Ritter, Paul

Zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft

Halle (Saale)

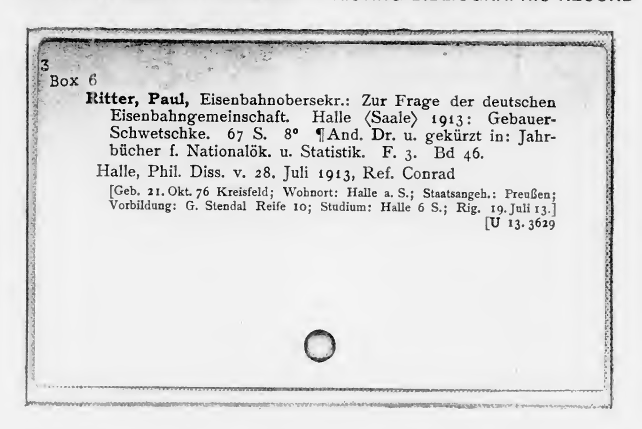
1913

97-84173-21
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3
Box 6

Ritter, Paul, Eisenbahnobersekr.: Zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft. Halle ⟨Saale⟩ 1913: Gebauer-Schwetschke. 67 S. 8° ¶And. Dr. u. gekürzt in: Jahrbücher f. Nationalök. u. Statistik. F. 3. Bd 46.

Halle, Phil. Diss. v. 28. Juli 1913, Ref. Conrad

[Geb. 21. Okt. 76 Kreisfeld; Wohnort: Halle a. S.; Staatsangeh.: Preußen; Vorbildung: G. Stendal Reife 10; Studium: Halle 6 S.; Rig. 19. Juli 13.]

[U 13. 3629

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 8-29-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27262

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Paul Ritter

Eisenbahnobersekretär

aus Creisfeld (Mansfelder Gebirgskreis).

Halle (Saale). 1913.

Druck von Gebauer-Schwetschke G. m. b. H.

Referent: Geheimer Regierungsrat Professor Dr. J. Conrad.

Dem Andenken
meiner Mutter.

Inhaltsübersicht.

I. Einleitung.

Die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für unser heutiges Wirtschaftsleben ist bekannt. Wie in allen Kulturländern, so auch in Deutschland, haben die Eisenbahnen zu der Entwicklung von Handel und Industrie einen großen, ja wohl entscheidenden Teil beigetragen. Neben dieser Bedeutung für das heimische Erwerbsleben fällt nun den deutschen Eisenbahnen noch die Aufgabe zu, in hohem Maße den Güterausgleich unter zahlreichen europäischen Staaten zu vermitteln. Diese bei der Entwicklung des internationalen Verkehrs ständig wachsende Aufgabe erklärt sich aus der zentralen Lage Deutschlands innerhalb Europas.

Die außerordentliche Bedeutung der Eisenbahnen für das gesamte Wirtschaftsleben legt nun für Deutschland die Frage nahe, ob das heutige deutsche Eisenbahnsystem, wie es durch das Bestehen einzelstaatlicher Eisenbahnen sein Gepräge erhält, den berechtigten Interessen des deutschen Volkes entspricht oder nicht. Diese Frage gewinnt an Bedeutung, wenn jene internationale Vermittlerrolle gebührend bewertet wird; denn nur dann werden die Eisenbahnen Deutschlands in dieser Rolle den eigenen deutschen Interessen hinreichend Rechnung tragen können, wenn sie dem Auslande gegenüber als einheitlich arbeitendes, geschlossenes Ganzes auftreten.

So haben denn gerade in neuerer Zeit in der Literatur, der Presse und dem Parlament wiederum Erörterungen darüber stattgefunden, ob die erforderliche Einheitlichkeit und Einigkeit im deutschen Eisenbahnwesen schon vorhanden sei oder ob sie, wie so manches deutsche Gemeingut, noch mühsam errungen werden müsse, ferner ob nicht schon in dem Bestehen verschiedener selbständiger deutscher Eisenbahnverwaltungen ein ungerechtfertigter Mehraufwand an Kosten und Arbeitskraft liege, der bei Zusammenfassung aller Einzelverwaltungen zu einem gemeinsamen Ganzen im Interesse der deutschen Volkswirtschaft vermieden werden könne. Diese unser Wirtschaftsleben eng berührenden Fragen zu untersuchen, soll im Folgenden unsere Aufgabe sein. Wir wollen den

Verlauf früherer Eisenbahneinheitsbestrebungen kurz wiedergeben, einen Blick auf die jetzigen Verhältnisse des deutschen Eisenbahnwesens werfen und sodann die neuesten Vorschläge zu dessen Vereinheitlichung einer Prüfung unterziehen.

II. Die deutschen Eisenbahngemeinschaftsbestrebungen.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war in Deutschland, besonders infolge der staatlichen Zerrissenheit, eine einigermaßen freie Entwicklung von Handel und Verkehr nur schwer möglich. So hatte Preußen noch die verschiedenartigsten wirtschaftlichen Verhältnisse in seinen damaligen Provinzen. Wohl mehr als 50 verschiedene Zolltarife bestanden daselbst. Jede einzelne Stadt fast hatte ihre besonderen Zollschranken. Aber gleichsam in der Vorahnung kommender Zeiten, in denen Handel und Verkehr durch eine neue Erscheinung, die Eisenbahnen, auf gewaltige Höhe steigen sollten, ging Preußen im Jahre 1818 daran, jene in seinem Innern gelegenen Hindernisse zu beseitigen und die Zollschranken auf seine eigentlichen politischen Grenzen zu verlegen. Das bekannte Zollgesetz aus dem Jahre 1818 gab den Verkehr im Lande frei und begnügte sich mit einer Bewachung der äußeren Grenzen. Dieses Vorgehen Preußens, durch das die übrigen Staaten zu gleichen oder wenigstens ähnlichen Maßnahmen angeregt wurden, ist der erste beachtenswerte und zugleich wirksame Schritt zu einem wirtschaftlichen Zusammenschluß der deutschen Staaten, der sich nach langen Kämpfen, unter mancherlei Gegenströmungen, aber immer wieder gefördert durch das Handeln einsichtiger Männer allmählich im Deutschen Zollverein endgültig vollzog. Als Vorläufer der deutschen Eisenbahnen bereitete er gewissermaßen das Land für die Aufnahme und den ungehinderten Betrieb dieser neuen Verkehrsstraßen vor, nicht nur, indem er die letzten Zollschranken beseitigte, sondern indem er auch durch diese Erleichterungen den Handel belebte, Kauf- und Kapitalkraft des Landes hob und so die gewaltigen Mittel, die der Bau der Eisenbahnen erforderte, schuf.

Zunächst blieb die Herstellung und der Betrieb von Eisenbahnen Privatgesellschaften vorbehalten; fast alle Staaten Deutschlands verhielten sich den neuen Unternehmungen gegenüber abwartend, ja zum Teil ablehnend. Bis dahin hatte die Regelung

des Handels zu den souveränen Befugnissen der Einzelstaaten gehört; durch die Eisenbahngesellschaften schien dieses Hoheitsrecht allmählich abgetragen zu werden. Auch fürchtete man ursprünglich, durch die neuen Verkehrswege empfindliche Verluste an Einnahmen für die Benutzung öffentlicher Straßen zu erleiden. Darin aber, daß die Staaten fast ausnahmslos die Anlage neuer Eisenbahnen privaten Gesellschaften überließen, lag die große Gefahr der verschiedenartigen Ausbildung der einzelnen Bahngebiete. Nachdem eben die Zollschranken gefallen waren, drohten also andere Hindernisse, meist technischer Art, dem Verkehr entgegenzutreten. Daß diese unberechenbaren Mißstände glücklich vermieden wurden, daß das deutsche Eisenbahnwesen sich einheitlich gestaltete, ist das unsterbliche Verdienst des im Jahre 1846 gegründeten Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Von dem Grundsatz ausgehend, „durch gemeinsame Beratungen und gemeinsames Handeln das eigene Interesse und das des Publikums zu fördern", ist dieser Verein es gewesen, der die Einheitlichkeit in der Anlage und Ausstattung unserer Eisenbahnen und somit die Grundlage geschaffen hat, auf der sich ein großer, durchgehender Verkehr nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch unter den meisten Staaten des Kontinents entwickeln konnte.

Nicht zuletzt von den Erfolgen der Eisenbahnen ausgehend, gelangte man zu der Einsicht, daß ein enger Zusammenschluß der deutschen Staaten im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse wünschenswert, ja notwendig sei. Dieser Gedanke kam besonders während der Verhandlungen des Deutschen Zollparlaments in den Jahren 1867 und 1869 zur Geltung. Der damalige bayerische Ministerpräsident, spätere Reichskanzler Fürst Hohenlohe, strebte die Herbeiführung einer deutschen Reichseinheit an und gab dieser Absicht auf den Verhandlungen des Zollparlaments beredten Ausdruck. Er wollte unter den süddeutschen Staaten einen Südbund gründen und ihn mit dem Nordbund konföderieren. Als eine der ersten gemeinsamen nationalen Aufgaben dieses süddeutschen Staatenbundes sah Hohenlohe den Ankauf der Eisenbahnen durch die Einzelstaaten und deren Eintritt in einen großen deutschen Eisenbahnverein an. Die Absichten Hohenlohes verwirklichten sich nicht; sie schwanden vor den Ereignissen der Jahre 1870 und 1871. So bestanden also schon vor der Gründung des Deutschen Reiches Bestrebungen, die auf die Schaffung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft abzielten.

Die Verfassung des neuen Reiches brachte diese Gemeinschaft nicht; sie beschränkt die Mitbestimmung des Reiches im Eisenbahnwesen auf die Wahrung der Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung. Die in der Verfassung niedergelegten Bestimmungen stellen lediglich ein Programm dar, nach dem die verbündeten Regierungen ihre Eisenbahnen anzulegen und den Betrieb einzurichten versprechen. Die Regierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Zweck auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen. Also nur die Anregung zum Erlaß einheitlicher Vorschriften für den Bau, Betrieb und Verkehr gibt die Reichsverfassung. Damit hat eine reichsgesetzliche Regelung des deutschen Eisenbahnwesens nicht stattgefunden. Eine solche Absicht hat aber, wie aus den Reden Bismarcks im preußischen Landtage gelegentlich der Verhandlungen über die Abgabe des Eisenbahnbesitzes an das Reich hervorgeht, bestanden; sie muß sich jedoch als undurchführbar erwiesen haben.

Das neugegründete Reich hatte manche dringlichen Aufgaben zu erledigen. Vor ihnen trat die Frage des Eisenbahnwesens einstweilen zurück. Mitte der siebziger Jahre aber nahm sie Fürst Bismarck wieder auf. Es mehrten sich die Anzeichen, die einen Umschwung der deutschen, im wesentlichen auf dem Boden des Freihandels fußenden Wirtschaftspolitik im voraus erkennen ließen. Bismarck sah ein, daß der Übergang zum Schutzzollsystem und die Durchführung eines solchen nur möglich war, wenn die im Innern des Landes vorhandenen wichtigen Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, unter der Verwaltung des Reiches standen. Hätten doch die Eisenbahnen durch ihre Tarifstellung die Wirkung von Schutzzöllen vermindern, ja aufheben, also die Pläne der Reichsregierung durchkreuzen können. Die Eisenbahnen bildeten so Machtmittel, deren das Reich, wenn es wirksamen Einfluß auf die Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse gewinnen und behalten wollte, bedurfte. Diese Machtmittel, denen das deutsche Volk einen gewaltigen Teil seiner Kapitalien anvertraut hatte, in der Hand des Reiches zu vereinigen, hieß auch ein neues Band um die deutschen Stämme schlingen und so den Reichsgedanken stärken. Von diesen Erwägungen ausgehend setzte Bismarck im Jahre 1876 im preußischen Landtag, freilich nach schweren Kämpfen, jenes Gesetz durch, nach dem die Eigentums- und sonstigen Rechte des preußischen Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich übertragen werden

sollten. Wenn je ein weitausschauendes Projekt unfreundliche Aufnahme gefunden hat, wenn je Kleinlichkeit und partikularistische Bestrebungen sich breit gemacht haben, so ist es hier gewesen. In den Einzellandtagen wurden die preußischen Absichten schroff zurückgewiesen; ja die bayrische Regierung erklärte feierlich, sie stütze sich auf das Reservatrecht und denke nicht an eine Abtretung bayerischer Bahnen an das Reich. Sie werde auch die Zentralisierung außerbayerischer Bahnen in der Hand des Reiches mit den durch die Reichsverfassung gebotenen Mitteln entgegenwirken. Die Ablehnung der Reichseisenbahnidee war überall so entschieden, daß Bismarck darauf verzichtete, das preußische Angebot dem Bundesrat überhaupt zu unterbreiten. So ging ein Projekt, wie es weitsichtiger wohl kaum gedacht und wie es in seiner Größe gerade heutigestags voll gewürdigt werden kann, kläglich zugrunde. „Man kann kühnlich behaupten, daß manche wenig rühmliche Erscheinung unserer Tage, wie die Reichsfinanzkalamität u. dgl., keinen Boden gefunden hätte, wenn das Reich als Träger des nationalen Verkehrswesens eine freie Möglichkeit zu kraftvoller wirtschaftlicher Entwicklung gehabt hätte[1]". Einen weiteren Versuch, die Frage des Eisenbahnwesens durch das Reich zu lösen, unternahm Bismarck erklärlicherweise nicht mehr; er wandte sein Augenmerk nunmehr der Verstaatlichung der Eisenbahnen durch Preußen zu und legte hier den Grund zu jenen Erfolgen, die in der Wirtschaftspolitik der Eisenbahnen fast unerreicht dastehen.

Durch drei große Verstaatlichungsaktionen, die in die Jahre 1879/1880, 1882 und 1884 fallen, wurden fast alle bedeutenden, damals bestehenden Privateisenbahnen in preußischen Staatsbesitz gebracht. Im folgenden Jahrzehnt wurden nacheinander noch mehrere mehr oder weniger wichtige Bahnen käuflich übernommen, so daß etwa im Jahre 1895 die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen im wesentlichen als abgeschlossen betrachtet werden konnte. —

Einen neuen Schritt zur Schaffung einer Gemeinschaft zwischen deutschen Staaten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bildete die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. Diese lag zur Hälfte auf preußischem, zur Hälfte auf hessischem Gebiet. Hierdurch war für die beiden beteiligten Staaten die Veranlassung zu Verhand-

[1]) Dr. Kech, Gesch. der deutschen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1911. Sammlung Göschen. S. 120.

lungen über den gemeinsamen Erwerb und Betrieb der Bahn gegeben. Als geeignete Lösung der Frage wurde die Vereinigung des gesamten preußischen und hessischen Eisenbahnbesitzes zu einer Betrieb- und Finanzgemeinschaft angesehen. So kam am 23. Juni 1896 der Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen über die gemeinsame Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes zustande. Nach dem Vertrag wird das Eigentum jedes Staates an den von ihm eingebrachten Eisenbahnlinien aufrecht erhalten. Das gesamte preußisch-hessische Staatsbahnnetz soll einheitlich nach den jeweils für die preußischen Staatseisenbahnen geltenden Vorschriften verwaltet werden. Jeder Staat übt die Hoheitsrechte über die in seinem Gebiet liegenden Eisenbahnen aus. Die Betriebsüberschüsse der Eisenbahngemeinschaft sind nach einem Teilungsmaßstab auf die vertragschließenden Staaten zu verteilen, der aus dem Reingewinn der auf die Gemeinschaft übergegangenen preußischen und hessischen Eisenbahnlinien für das Geschäftsjahr 1894 ermittelt worden ist.

Ein weiteres gemeinschaftliches Unternehmen deutscher Staaten bildet die Main-Neckar-Eisenbahn, die von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg führt. Als Eigentum von Preußen, Hessen u n d B a d e n war die Überführung in die preußisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft zunächst nicht möglich. Erst im Jahre 1901 wurde zwischen den genannten drei Staaten ein Staatsvertrag abgeschlossen, nach dem die bis dahin bestehende besondere Verwaltung der Main-Neckar-Eisenbahn aufgelöst und unter Aufrechterhaltung der Eigentumsverhältnisse an die preußisch-hessische Gemeinschaft und zwar an die Eisenbahndirektion Mainz angegliedert wurde. Der badische Staat erhält die seiner Strecke zukommenden Einnahmen nach Abzug der im Durchschnitt berechneten Betriebsausgaben.

Der Gedanke des Zusammenschlusses deutscher Eisenbahnen zu einer Gemeinschaft, und zwar zu einer Betriebsmittelgemeinschaft, tauchte in den Jahren 1904/05 wieder auf. Die Initiative ging von Württemberg aus. Während der Verhandlungen, die zwischen den größeren deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz in dieser Frage stattfanden, erklärte der Vertreter Württembergs [1]: „der König von Württemberg sei es gewesen, der für den engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen beim Kaiser das richtige

[1]) Ztg. des Vereins dtsch. Eis.-Verw. Nr. 5 v. 18. Jan. 1905, S. 71.

Wort gefunden habe, worauf der Kaiser die Einleitung von Verhandlungen mit Württemberg und den übrigen Bundesstaaten, soweit sie es wünschten, seiner Regierung aufgetragen habe". Welche Beweggründe für Württemberg vorgelegen haben, ist wohl unschwer zu erkennen [1]). „Es ist bekannt, daß eine der schwersten innerpolitischen Sorgen der süddeutschen Staaten die ungenügende Verzinsung des in den Staatsbahnen angelegten Kapitals ist. Die Verhältnisse haben dahin geführt, daß vielfach nicht die Summen herausgewirtschaftet werden können, die erforderlich sind, um das in den Eisenbahnen steckende Kapital zu verzinsen und die vom Standpunkt des vorsichtigen Haushalters erforderliche oder zum mindesten doch wünschenswerte Schuldentilgung vorzunehmen." Damit aber ist nicht gesagt, daß für die württembergische Regierung der finanzielle Gesichtspunkt allein bestimmend gewesen ist; noch weniger lag natürlich dem Vorgehen die Absicht zugrunde, die Eisenbahneinnahmen etwa auf Kosten des großen Preußens aufzubessern. Ein finanzieller Vorteil ist freilich erwartet worden, jedoch nur insofern, als mit der Gemeinschaftsverwaltung eine allgemeine Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes und Verkehrs erhofft wurde. Die Gemeinschaft sollte sich nach dem Ergebnis verschiedener Konferenzen auf das gesamte Fahrmaterial, nicht nur auf die Güterwagen, sondern auch auf die Personen- und Gepäckwagen und die Lokomotiven erstrecken; auch der gesamte Werkstättenbetrieb, ebenso die Beschaffung der Betriebsmittel, der Werkstätteneinrichtungen und der Materialien sollte einbezogen werden. Als leitendes Organ einer solchen Betriebsmittelgemeinschaft sollte ein Gemeinschaftsamt unter der Leitung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten errichtet werden. Der jährliche Ausgleich sollte durch Feststellung der sämtlichen Ausgaben und Einnahmen und Verteilung des Überschusses unter den einzelnen Gemeinschaftsverwaltungen nach einem bestimmten Schlüssel erfolgen. Diese Pläne, die in der Tat eine weitgehende Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen herbeizuführen geeignet waren und die zu Anfang der Beratungen auch Aussicht auf Verwirklichung hatten, scheiterten an dem mehr und mehr zutage tretenden Widerstande Bayerns. „Wir haben es als unsere Aufgabe erachtet," sagte der bayerische Verkehrsminister von Frauendorfer in der Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer am 21. Oktober 1905 — unter lebhafter Zu-

[1]) Quaatz, Der nation. Gedanke u. die Eisenbahnen, Berlin 1911, S. 6.

stimmung der Rechten —, „dem zentralisierenden Zuge, welcher dem ganzen Gemeinschaftsverhältnis in der Konstruktion des Gemeinschaftsamts und der Kompetenzbemessung für dieses Amt aufgeprägt ist, entgegenzuwirken und das Gemeinschaftsverhältnis entsprechend dem Grundgedanken, auf dem das Deutsche Reich beruht, auf eine mehr föderalistische Grundlage zu stellen, von der Vergemeinschaftung solche Materien, die ohne Beeinträchtigung der eigentlichen und nächsten Ziele einer Betriebsmittelgemeinschaft von einer gemeinschaftlichen Regelung ausgeschlossen bleiben können, auszuscheiden und dafür einzutreten, daß diese Gegenstände auch fernerhin der selbständigen Behandlung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen überlassen bleiben, überhaupt das Gemeinschaftsverhältnis auf einfachere Formen zurückzuführen.“ Damit mußten die Grundlagen aller bis dahin gepflogenen, auf den württembergischen Vorschlägen fußenden Verhandlungen verlassen werden. Um das deutsche Gemeinschaftswerk nicht gänzlich scheitern zu lassen, machte Bayern sodann den Vorschlag auf Errichtung einer Güterwagengemeinschaft. Preußen war bereit, auch nach dieser Richtung an den weiteren Verhandlungen teilzunehmen, ebenso sagten die anderen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz, insbesondere auch Württemberg, ihre Bereitwilligkeit zur Mitarbeit zu.

Auf diese Weise entstand das Übereinkommen betreffend die Bildung eines Staatsbahnwagenverbandes, das aus den Güterwagen aller deutschen Verwaltungen einen einheitlichen Güterwagenpark geschaffen und die volle Freizügigkeit dieser Wagen gewährleistet hat. Jede Verwaltung kann die Wagen der anderen Verbandsverwaltungen wie die eigenen benutzen. Auch über die Bauart der Güterwagen sind Vereinbarungen getroffen und in besonderen Wagenunterhaltungsvorschriften niedergelegt. Die Benutzung und Verteilung der Wagen geschieht nach einheitlichen Vorschriften, deren Weiterbildung durch Beschlüsse des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes erfolgt.

III. Der Reichseisenbahngedanke.

Das Bismarcksche Reichseisenbahnproblem war ein politisch-nationales. Es hat seine entschiedenen Anhänger behalten bis auf den heutigen Tag. Keineswegs vereinzelt ist darum die Annahme, daß unter den heutigen Verhältnissen es für Handel und Verkehr

und insbesondere auch für das Finanzwesen der Einzelstaaten, namentlich der süddeutschen, das vorteilhafteste wäre, wenn die deutschen Eisenbahnen im Eigentum des Reiches ständen und von *einer* Stelle aus geleitet würden. So hat sich im Laufe der Zeit mehr und mehr die Ansicht durchgerungen, daß die Ablehnung des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts vom Standpunkt eines einheitlichen Deutschen Reiches aus betrachtet, wie bereits erwähnt, ein schwerer politischer und wirtschaftlicher Fehler war. Es ist daher nur begreiflich, daß noch heute Stimmen laut sind, die für den Übergang der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Deutsche Reich nachdrücklich eintreten. Daß ein solcher Gedanke heutzutage — leider — nur noch schwer zu verwirklichen ist, läßt auch eine flüchtige Prüfung der innerpolitischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands ohne weiteres erkennen.

Als Bismarck Mitte der siebziger Jahre den preußischen Eisenbahnbesitz dem Reiche anbot, hätte sich das Projekt einheitlicher deutscher Eisenbahnen sehr wohl durchführen lassen. Damals (1876) hatten die im Eigentum Preußens stehenden Eisenbahnen eine Länge von erst (rund) 4400 km. Dementsprechend waren auch die Einnahmen und die Betriebsüberschüsse aus dem Staatsbahnunternehmen für den Haushaltsetat Preußens noch nicht von besonders hoher Bedeutung. Vielfach ähnlich lagen die Verhältnisse bei den anderen deutschen Bundesstaaten. Immerhin wäre es für Preußen wie für die anderen deutschen Gliedstaaten schon damals ein Opfer gewesen, wenn sie bei Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts auf die jährlichen Überschüsse aus dem Eisenbahnbesitz ganz oder zu einem Teil hätten verzichten müssen. „Gegen den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich“ — führt Oberbaurat a. D. zur Nieden in Nr. 20 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 8. März 1902 (S. 321) aus — „sprach auch ferner noch, daß es vielen Einzelstaaten unmöglich schien, auf die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb zu verzichten. Dieser letztere Grund hat sich im Laufe der Zeit noch mehr in den Vordergrund gestellt, als ehedem, wie mit einigen Zahlen der neueren Zeit belegt werden soll. Die zu allgemeinen Staatszwecken verfügbaren Überschüsse der Staatsbahnen betrugen in Preußen im Jahre 1893/94 rund 138 000 000 M. und waren in fortlaufendem allmählichen Anwachsen im Jahre 1900 auf rund 296 000 000 M. gestiegen, während für das genannte Jahr der Etat der gesamten direkten Steuern nur rund 200 000 000 M. ausmacht. Somit ist der ver-

fügbare Eisenbahnüberschuß im Jahre 1900 um etwa die Hälfte höher als das gesamte Aufkommen aus direkten Steuern."

Diese Bedeutung für das Finanzwesen Preußens haben die Eisenbahnüberschüsse bis auf den heutigen Tag behalten. Jedenfalls bezieht Preußen von ihnen allein 40 Prozent seiner Ausgaben. Es läßt sich hiernach allerdings die Schwierigkeit ermessen, aus der Staatswirtschaft Preußens heute noch das Eisenbahnwesen auszuscheiden. Abgesehen von den zahllosen Weiterungen, die sich an den Übergang dieses gewaltigen Besitzes, nicht zuletzt des Eigentums an Grund und Boden, auf das Reich knüpfen werden, müßten die preußischen Finanzen zu einem großen Teile anders geordnet, zum wenigsten auf eine neue ergiebige Basis gestellt werden. Denn wenn auch Preußen nach dem Übergang der Eisenbahnen auf das Reich mit einem ihm regelmäßig zufließenden Anteil aus dem Betriebsüberschuß rechnen könnte und rechnen müßte, so würde doch eine solche an und für sich sehr schwankende Einnahme, die noch dazu hinsichtlich ihrer Gestaltung dem preußischen Einfluß so gut wie entrückt wäre, für einen soliden Aufbau des Staatshaushalts nur wenig geeignet sein. Es würde durch eine derartige Einnahme eine Unsicherheit, und zwar eine größere Unsicherheit, als unter den jetzigen Verhältnissen möglich, in das preußische Finanzwesen hineingetragen werden. Denn Preußen ist heute jedenfalls in der Lage, den Eisenbahnbehörden rechtzeitig strenge Sparsamkeit aufzuerlegen, so auch z. B. bereits genehmigte Ausgaben für Bauzwecke einstweilen zurückstellen zu lassen, wenn infolge allgemeinen wirtschaftlichen Rückganges die Einkünfte der Eisenbahnen zu sinken beginnen. Preußen kann so das schließliche Betriebsergebnis in weitgehendem Maße, eben soweit bei den natürlichen Schwankungen von Eisenbahneinnahmen überhaupt möglich, der allgemeinen Lage seiner Staatsfinanzen anpassen. Will Preußen den Einfluß auf die Gestaltung der Einkünfte aus den Eisenbahnen größtenteils aufgeben, so müßte als Ergänzung auftretender Lücken im Staatshaushaltsetat eine andere Finanzquelle erschlossen, etwa eine Steuer, und zwar möglichst d e h n b a r e n Charakters, geschaffen werden. Auch das hieße wiederum eine Unsicherheit allerdings weniger in das Finanzwesen, als vielmehr in das Wirtschaftsleben hineintragen. Ein Staat wird solche Wege nur ungern betreten, wenn er nicht angesichts der immer stärker auftretenden Konkurrenz des Auslandes seinen gewerblichen Ständen hindernd und störend in die Arme fallen will.

Ob aber, wie wir der Vollständigkeit halber nicht unerwähnt lassen wollen, dieser Haupteinwand gegen das Reichseisenbahn-Problem, daß die Staatsbahnen das unentbehrliche Rückgrat der preußischen Staatsfinanzen geworden, tatsächlich als stichhaltig und zwar auch für alle Zeiten als stichhaltig angesehen werden muß, wird nun verschiedentlich, nicht ohne einige Berechtigung, angezweifelt. Tatsache ist aber, daß die Mehrzahl der preußischen Volksvertreter und vor allem die beteiligten preußischen Staatsminister von der Unentbehrlichkeit der Eisenbahneinnahmen für Preußen überzeugt sind. Demgegenüber wird, und zwar keineswegs vereinzelt, behauptet, daß eine solche Abhängigkeit der preußischen Finanzen von den Eisenbahnüberschüssen nicht bestehe und nicht bestanden habe. Der Gedanke, daß Preußens Haushalt ins Schwanken geraten müsse, wenn ihm die wertvolle Stütze der Eisenbahneinnahmen entzogen werde, beruhe auf einem Vorurteil, das zunächst allerdings von überzeugendem Klang sei, sich bei näherer Prüfung jedoch als haltlos erweise. Beachtenswert in dieser Beziehung sind die Ausführungen der „Vossischen Zeitung" vom 18. Mai 1912 [1]), die wir auszugsweise hier wiedergeben wollen: „Betrachten wir den neuen preußischen Staatshaushalt für 1912, so sehen wir, daß er in Einnahmen und Ausgaben mit 4301 Millionen Mark abschließt. Die Eisenbahnen allein liefern eine Einnahme von 2331 Millionen. Das erscheint allerdings überwältigend viel. Das sind ja 54 Prozent der Gesamtsumme. Die könnte man mit Recht als Rückgrat der Finanzen bezeichnen.

Aber bei Licht besehen, nimmt sich's doch anders aus. Wenn Preußen mit den Eisenbahnen nichts mehr zu tun hätte, so würden auch die jetzigen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung in Höhe von 2108,6 Millionen von der obigen Gesamtsumme des Haushaltes abzuziehen sein, so daß bloß 2192,6 Millionen als Gesamthaushalt des Staates nachblieben. Die für andere Staatszwecke verfügbar bleibenden Reinüberschüsse der Eisenbahnen (für 1912) belaufen sich aber nur auf 226,8 Millionen. Das wären bloß 10,3 Prozent des eisenbahnlosen Gesamthaushaltes. Einen so geringen Anteil kann man aber unmöglich noch als ‚Rückgrat der Finanzen' bezeichnen. Selbst wenn man etwas anders rechnet und die Ausgleichsrücklage noch hinzunimmt. Jedoch auch dieses letzte Rückgratstückchen würde Preußen gar nicht verlieren. Denn es wird

[1]) Verfasser Arved Jürgensohn (Berlin-Friedenau).

seine Bahnen dem Reiche ja nicht schenken, sondern sich die gleiche oder vielleicht sogar eine später noch steigende Verzinsung des Anlagekapitals sichern. Das Reich kann Käufer, es kann aber auch bloßer Pächter der Staatsbahnen werden. Die Form der Reichsverwaltung kann verschieden sein. Warum Preußen dabei finanziell notwendig stark verlieren soll, ist gar nicht zu verstehen."

Obwohl diese Ausführungen beachtenswert erscheinen, stimmen wir ihnen keineswegs etwa unumwunden zu. Das gewaltige Institut der preußischen Eisenbahnen ist mit dem Staatsganzen viel zu eng verknüpft, als daß sich die Ausschälung so leicht ermöglichen ließe, wie man nach den Ausführungen der Vossischen Zeitung anzunehmen geneigt sein könnte. Aber uns scheint auch die finanzielle Seite der Überleitung des preußischen Eisenbahneigentums auf das Reich gar nicht den einzigen Haupteinwand gegen das Problem zu enthalten, selbst wenn wir ihn dahin erweitert auffassen, daß das Reich heute kaum in der Lage sein würde, den überaus teueren Eisenbahnbesitz der deutschen Staaten zu übernehmen. So schreibt der bekannte Eisenbahnfinanzpolitiker Kirchhoff in seinem Werke „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft" (S. 61): „Die Zeit für Reichseisenbahnen ist ein für allemal verpaßt. Die preußischen Staatsbahnen allein sind unter Brüdern gegen 20 Milliarden wert. Bei den anderen Staatsbahnen handelt es sich ebenfalls um viele Milliarden. Woher wollte das Reich das Geld nehmen, um diese so kostspielig gewordenen Objekte zu erwerben oder zu pachten, und wie groß würde dann wohl das Risiko sein, um so teuer übernommene Objekte weiter betreiben zu können? Dies allein dürfte genügen, um den Reichsgedanken vollständig außer Betracht zu lassen." Wir können uns auch dieser Auffassung nicht ohne weiteres anschließen. Freilich würde der Betrieb der Eisenbahnen sehr teuer zu stehen kommen, wenn das Reich den vollen Wert als Kaufpreis bezahlen müßte, aber es würde deshalb der Erwerb selbst nicht ausgeschlossen sein; denn mag der Eisenbahnbesitz der deutschen Bundesstaaten noch so groß sein, so wird der Kauf zwischen dem Reich und den Bundesstaaten sich doch immer nur als ein Austausch von Werten und Gegenwerten darstellen. Deshalb ist es unseres Erachtens völlig zutreffend, wenn der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp bei den Verhandlungen des Reichstages im Jahre 1912 über das Problem der deutschen Eisenbahngemeinschaft folgendes ausführte: „Wer das allerdings große Ziel der vollen Zusammenschließung der deutschen

Bahnen in einer die Beteiligten zufriedenstellenden Weise erreichen will, kann das wohl nur in der Weise, daß er auf den früheren Gedanken des Fürsten Bismarck zurückgreift und für die Übertragung der Bahnen auf das Reich eintritt. Weshalb eine solche Lösung absolut unmöglich sein sollte, vermag ich nicht einzusehen. Es würden dann die einzelnen Bundesstaaten eher auf ihre Hoheitsrechte verzichten können; auch würde die Übertragung der Bahnen an das Reich jetzt ebensowohl möglich sein wie in den siebziger Jahren."

Wir halten hiernach die finanzielle Frage, so schwerwiegend sie sein mag, nicht für das allein Entscheidende, das den preußischen Staat heute zur Ablehnung der Reichseisenbahnidee zwingt und zwingen muß.

Um diesen Standpunkt Preußens richtig zu beurteilen, ist es notwendig, sich zu vergegenwärtigen, wie sich nach dem Übergang der Bahnen auf das Reich deren weiterer Betrieb aller Voraussicht nach gestalten wird. Für alle gewerblichen Berufszweige sind die Eisenbahnen heute von außerordentlicher Wichtigkeit; auch die Ernährung der Großstädte, die regelmäßige Zufuhr der Unterhaltsmittel beruht im wesentlichen auf einer glatten Abwickelung des Verkehrs auf den Eisenbahnen. Sind diese Eigentum des Reiches, so bestimmt über sie wohl in ausschlaggebender Weise der Deutsche Reichstag. Ob dieser nun bei seiner Zusammensetzung die volle Gewähr dafür bietet, daß dieselbe Ordnung im Eisenbahnwesen, vor allem auch dieselbe Dienstauffassung unter dem Eisenbahnpersonal erhalten bleibt, wie es auf den preußischen Bahnen unter preußischer Leitung der Fall ist und wie es das Interesse der Gesamtheit unbedingt erfordert, wird vielfach bezweifelt. Ja, wer die Stimmung gewisser Parteien des Reichstages und ihrer Anhänger Preußen gegenüber, wie sie so oft und gerade in letzter Zeit zur Entladung gekommen ist, sich vergegenwärtigt, wird kaum darüber im Ungewissen sein, daß die Eisenbahnen in der Hand des Reichstages gar leicht ein überaus willkommenes Instrument bilden können, um Preußen und besonders den typischen Vertretern seiner Wirtschaftszweige Ungelegenheiten zu bereiten, namentlich wenn es gilt, Preußen in gewissen politischen und wirtschaftspolitischen Fragen gefügig zu machen. Daß ein derartiges Verfahren zum Schaden des Landes ausschlagen würde, braucht wohl nicht weiter erörtert zu werden. Besonders die Lockerung der Disziplin unter dem Eisenbahnpersonal würde eine sehr naheliegende Folge — so fürchten

viele — der Unterstellung der Eisenbahnen unter die Verwaltung des Reiches sein. Da also dann nicht die volle Gewähr für die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen in einer den preußischen Landesinteressen genügenden Weise geboten ist, kann Preußen, zurzeit wenigstens, in den Übergang seiner Eisenbahnen auf das Reich nicht einwilligen. Dieser Standpunkt Preußens ist durchaus begründet. Er bildet — mit Recht — ein weit größeres Hindernis auf dem Wege zur Schaffung von Reichseisenbahnen als die sonst von Fachleuten herangezogene finanzielle Seite des Problems. Daß wir mit dieser unserer Auffassung keineswegs vereinzelt dastehen, dürfte einleuchten. Zur Bestätigung dessen wollen wir auf einen Artikel des Abgeordneten Freiherrn v. Zedlitz und Neukirch im „Tag“ vom 30. April 1912 hinweisen, worin es folgendermaßen heißt: „. . . . Anderseits sind die politischen und wirtschaftlichen Ziele, welche Fürst Bismarck mit dem Reichseisenbahngedanken verfolgte, auf anderem Wege längst vollständig erreicht. Das Reich ist inzwischen so fest zusammengeschweißt, daß es des Bandes gemeinsamen Bahnbesitzes nicht mehr bedarf. Die Verkehrsvorteile, welche die Reichsverfassung in Aussicht nimmt, sind unter Führung der preußischen Eisenbahnverwaltung längst mehr als erreicht. Aus dem deutschen Berufe Preußens, seiner nationalen Ehrenpflicht als deutsche Vormacht, läßt sich daher die Forderung des Verzichts auf seinen Staatsbahnbesitz auch nicht im mindesten mehr begründen, ebensowenig aus einem Lebensinteresse des Reiches die gleiche Forderung gegenüber den anderen Bundesstaaten. Der leitende Gesichtspunkt für die Beurteilung des Reichseisenbahnplans vom Standpunkt deutscher Politik im Sinne Bismarcks muß daher jener Fundamentalsatz dieser Politik sein, daß das festeste Band der deutschen Einheit das Vertrauen der Bundesstaaten bildete, das Reich schütze und wahre ihre verfassungsmäßigen Rechte mit derselben Treue und Zuverlässigkeit wie die eigenen. Für das Reich muß daher die von allen oder doch von nahezu allen Bundesstaaten überaus hochbewertete Eisenbahnhoheit seiner Glieder ein Kräutchen Rührmichnichtan bleiben. Preußen aber erwächst aus seiner deutschen Aufgabe, für das unter seiner Führung geschaffene Reich die erhaltende Kraft zu sein, die unabweisbare Pflicht, sich seinen Staatsbahnbesitz zu erhalten. Diese seine Aufgabe weist Preußen jetzt unzweifelhaft die Rolle des festen Schutzdammes gegen die demokratische Hochflut zu. Daß der Übergang seiner Staatsbahnen auf das Reich ihm die Kraft zur erfolgreichen Durchführung dieser

Rolle rauben werde, wird wenigstens von den demokratischen Vertretern des Reichseisenbahngedankens bestimmt erwartet. Ist doch von einem der süddeutschen Demokraten im Reichstage als Zweck desselben bezeichnet worden, dem preußischen Landtage und damit dem preußischen Staate in seiner Eigenart das Rückgrat zu brechen. Die Sozialdemokraten erwarten nach ihren Äußerungen davon außerdem eine solche Lockerung der Disziplin in dem Heere der Eisenbahnbediensteten, daß ihre Organisationen sich darin einnisten und allmählich den entscheidenden Einfluß gewinnen können. Daß erst, wenn dies Ziel erreicht wäre, der Gedanke des wirtschaftlichen oder politischen Generalstreiks praktische Bedeutung gewinnen könnte, wird der näheren Begründung nicht bedürfen.

Was die republikanischen und demokratischen Feinde der kräftigen preußischen Monarchie von der Übereignung der preußischen Staatsbahnen an das Reich erhoffen, macht es daher jedem Preußen von entschlossener monarchischer Gesinnung zur unabweisbaren Pflicht, den Reichseisenbahngedanken mit der größten Entschiedenheit abzuweisen. Und zwar nicht an letzter Stelle auch vom Standpunkt des deutschen Patrioten. Aus meiner langjährigen persönlichen Kenntnis schöpfe ich die überzeugung, daß Fürst Bismarck heute diesen Standpunkt auf das entschiedenste vertreten würde.“

Diese Verhältnisse, wie sie hier treffend geschildert werden, sind so schwerwiegend, daß ihnen gegenüber selbst alle jenen wirtschaftlichen Vorteile zurückgestellt werden müssen, die sich aus der Zusammenschließung der deutschen Bahnen zu Reichseisenbahnen und der einheitlichen Betriebsführung wahrscheinlich ergeben werden. So also gelangen wir zu dem Schluß, daß die Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens für absehbare Zeit — leider — allerdings als ausgeschlossen zu gelten hat.

IV. Das Problem einer deutschen Eisenbahngemeinschaft.

In richtiger Erkenntnis der Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens entgegenstellen, sind nun diejenigen, die in den selbständigen bundesstaatlichen Eisenbahnen einen schweren wirtschaftlichen Nachteil erblicken, bemüht, auf an-

2*

derem Wege eine größere Einheitlichkeit, einen festeren Zusammenschluß der deutschen Einzelstaaten mit Eisenbahnbesitz herbeizuführen. Etwa nach dem Beispiel von Preußen und Hessen strebt man eine Eisenbahngemeinschaft und zwar eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft an, die, dem Grundgedanken der deutschen Reichsverfassung Rechnung tragend, einen föderativen Charakter erhalten soll. Auf föderativer Grundlage, ohne daß die Einzelstaaten ihre Oberhoheit in Eisenbahndingen aufgeben, soll nach den Vorschlägen des Regierungsrats a. D. Endres [1]) in Mannheim ein deutscher Eisenbahnstaat aufgebaut werden. Im Eisenbahnbundesrat soll Preußen mit Elsaß-Lothringen 19 Stimmen erhalten, denen 23 Stimmen der übrigen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz gegenüberstehen. Weiter soll, wohl nach dem Muster des Deutschen Zollparlaments, ein Eisenbahnparlament errichtet werden, bestehend aus Ausschüssen, die von den einzelnen Landtagen zu wählen sind. Dieses Eisenbahnparlament hat aber nur über die ordentlichen Einnahmen und Ausgaben zu beschließen, während die Bewilligung der außerordentlichen Mittel, also in der Hauptsache derjenigen für größere Bauausführungen, der Zuständigkeit der Einzellandtage vorbehalten bleiben soll. In diesem Eisenbahnparlament soll Preußen entsprechend seiner Bedeutung 75 Prozent aller vorhandenen Stimmen erhalten. Schließlich wird als ausführendes Verwaltungsorgan die Errichtung eines Bundeseisenbahnamts vorgeschlagen, als dessen Chef der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten gedacht ist.

Die von dem Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff ausgehenden, in seiner Schrift „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft“ enthaltenen Vorschläge weichen hiervon insofern ab, als er das Endressche bundesrätliche Organ verwirft und ferner statt Errichtung eines Eisenbahnbundesamts nur ein Gemeinschaftsamt, an dem die Staaten je nach der Größe ihres Eisenbahnbesitzes beteiligt sind, empfiehlt. Von dieser Zentralstelle würde u. a. auch der Etat einheitlich aufgestellt, vertreten und ausgeführt. „Hierbei ließe sich die angemessene Mitwirkung der Finanzressorts noch durch Besetzung der Finanzabteilung des Gemeinschaftsamts mit einem Beamten des preußischen Finanzministeriums als Abteilungsleiter und mit Räten der bayerischen, württembergischen usw. Finanz

[1]) Reg.-Rat a. D. Endres, Die deutsche Eisenbahnfrage, Vortrag, Mainz 1910 (Druck von Karl Theyer), S. 7.

ministerien, welche auch mit ihren Landesressorts amtlich verkehren dürften, besonders sicherstellen“ (S. 71). Das Eisenbahnparlament entspricht auch den Kirchhoffschen Vorschlägen, weil auf diese Weise das Eisenbahnwesen von den politischen Einzelkörperschaften, in denen die Verhandlungen über die Eisenbahnen sich in ein endloses Vorbringen lokaler Wünsche verlören, abgerückt werde.

Das vorgeschlagene Gemeinschaftsamt habe, wie Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff in seiner zweiten Schrift „Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens“ [1]), einer Ergänzung des Werkes „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft“, ausführt, einen Vorgänger in der Gestalt des für den Staatsbahnwagenverband bestehenden Gemeinschaftsamts. Die mit den Befugnissen nach dem Präsidialsystem auszugestaltende Spitze des Gemeinschaftsamts könne natürlich nur von Preußen besetzt werden, was aber nicht ausschlösse, daß auch gelegentlich — ähnlich wie im Reich — ein Süddeutscher von Preußen als qualifiziert befunden werde. Aus dieser Stellung des Leiters könnten allerdings neue Reibungsflächen entstehen; jedoch bei dem jetzigen Sonderinteresse der Eisenbahnverwaltungen wären solche Reibungsflächen noch viel größer und unmittelbar vorhanden. Da es sich um wirtschaftliche, betriebliche und finanzielle Fragen handele, würden diese in einem von allen deutschen Eisenbahnstaaten besetzten Gemeinschaftsamt viel sachgemäßer ausgetragen werden können als unter den durch Sonderinteressen getrennten, sich unvermittelt gegenüberstehenden Einzelverwaltungen. Das Gemeinschaftsamt werde also eine wichtige, die Gegensätze ausgleichende und vereinigende Aufgabe erfüllen, und der Umstand, daß der König von Preußen den Leiter ernenne, dürfe ebensowenig wie im Reiche einen Anlaß zu Zweifeln darüber abgeben, ob dieser Leiter seine Aufgabe auch überall mit ausgleichender Gerechtigkeit erfüllen werde. Der Reichskanzler, der Staatssekretär des Reichsamts des Innern, viele hohe Beamte des Reiches, die Handelsverträge abzuschließen und andere wirtschaftlich tief eingreifende Geschäfte für ganz Deutschland zu führen hätten, befänden sich jetzt schon in einer ähnlichen Lage wie der künftige Leiter des Eisenbahngemeinschaftsamtes. Wogegen unbedingt Einspruch erhoben werden müsse, sei die Auffassung, das Gemeinschaftsamt wäre außerstande, die divergierenden wirtschaftlichen Interessen innerhalb Deutschlands zu übernehmen und ihnen

[1]) Stuttgart und Berlin 1913, J. G. Cottasche Buchhandlung Nachf.

gerecht zu werden. Bei großen grundlegenden Fragen hätten doch die deutschen Regierungen, denen in den wichtigsten Dingen, wie den Tarifen, Besoldungen, Fahrplänen usw. ihre Hoheitsrechte vorbehalten blieben, ein Wort mitzusprechen. Im wesentlichen würde die Aufgabe des Gemeinschaftsamts darin bestehen, die laufende Betriebsverwaltnug einheitlich für ganz Deutschland zu leiten und dafür den Gesamtetat aufzustellen und zu vertreten, während die Einzelstaaten innerhalb ihrer Etats die Betriebsverwaltung selbständig zu führen hätten. Da das Sonderinteresse unter ihnen beseitigt sei, könnten örtliche Bedürfnisse von ihnen besser als jetzt befriedigt werden. Man sage doch nicht, „wenn es aus einem gemeinsamen Topf gehe, würde der Verschwendung Tür und Tor geöffnet“. Eine solche Prophezeiung sei nicht am Platze. Wir hätten es doch mit wirtschaftlich geschulten Verwaltungskörpern zu tun, die im Fall der Vereinigung erst recht ihr Bestes zur Erzielung eines höchstmöglichen Wirtschaftseffektes einsetzen würden. Es hieße, den Geist dieser Verwaltungen herabsetzen, wollte man annehmen, daß diese im Falle der Vereinigung darauf bedacht wären, innerhalb des eigenen Bezirkes auf Kosten der Gesamtheit Verschwendung zu treiben. Innerhalb der großen preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung sei doch so etwas nicht hervorgetreten, und ebenso wie die Zentralstelle dort darüber wache, daß dies nicht geschehe, werde eine solche beaufsichtigende Tätigkeit doch auch von dem deutschen Eisenbahngemeinschaftsamt erfolgreich geübt werden.

Die vielfach ausgesprochene Besorgnis, daß bei einer Eisenbahngemeinschaft die Einzelstaaten keinerlei Einwirkungsrecht auf die laufende Verwaltung mehr hätten, so z. B. keine Materiallieferung mehr vergeben könnten, sei ebenfalls nicht brechtigt. Innerhalb seines Etats bleibe jeder Staat selbständig. Daß Materialien, wie Kohlen, Schienen, Schwellen, ebenso wie die Fahrzeuge einheitlich beschafft werden, sei ja gerade als ein Vorzug der Gemeinschaft anzusehen. Schon bei der Betriebsmittelgemeinschaft sei dies allseitig, auch in den Parlamenten, gewürdigt worden. Selbstredend würden die beteiligten Staaten bei diesen Vergebungen durch ihre Vertreter im Gemeinschaftsamt mitzuwirken haben. Es sei aber doch ein ander Ding, ob jede einzelne Verwaltung mit diesen ihren Bedürfnissen getrennt an den Markt trete, oder ob ein Gemeinschaftsamt damit für die Gesamtheit befaßt werde.

Die straffe Disziplin unter den Eisenbahnbediensteten werde, wie vielseitig angenommen, durch eine solche Vereinigung gelockert werden. Wollte man damit zu verstehen geben, daß die süddeutschen Eisenbahner weniger gut diszipliniert wären als die preußischen, so sollte man sich doch freuen, daß man durch die Eisenbahngemeinschaft die preußische Disziplin auf Süddeutschland ausdehnen könne. Aber ein solches Bedenken sei überhaupt nicht berechtigt. Der süddeutsche Eisenbahnbedienstete sei ebenso an Disziplin gewöhnt wie der preußische; eine jede deutsche Eisenbahnverwaltung bemühe sich, den guten Geist unter ihren Beamten und Arbeitern zu erhalten. Durch die Vereinheitlichung würde dieser Korpsgeist, wie in der Armee, nur noch gehoben.

Nun sage man, die Besoldungsverhältnisse der Eisenbahnbeamten seien in den deutschen Staaten zu verschieden; der Zug der Zeit werde dann dahin gehen, die in einzelnen Staaten bestehenden hohen Besoldungen überall durchzusetzen. Bayern sei es, das verhältnismäßig mehr für seine Eisenbahnbeamten aufwende als Preußen; hier aber auch in der Hauptsache deshalb, weil in Bayern die Stellen vielfach mit höhergestellten Beamten als in Preußen besetzt seien. Dies ließe sich also sehr wohl ausgleichen. Gerade was die Beamtenschaft angehe, so ließen sich im einheitlichen deutschen Eisenbahnwesen große Reformen zum Besten des Betriebes und der Beamtenschaft durchführen.

Was schließlich das Eisenbahnparlament betreffe, so sei allerdings zuzugeben, daß in Deutschland bereits parlamentarische Körperschaften in Hülle und Fülle beständen. Vielleicht fände sich beim weiteren Studium ein Ausweg, um dieses Organ entbehrlich zu machen. Man könnte an einen Modus denken, wonach die vom Gemeinschaftsamt vorbereiteten Betriebsetats für jede Landesverwaltung lediglich durch die betreffenden Landesparlamente genehmigt würden. Wenn in dieser Richtung vielleicht nach dem Vorbild der Zweckverbände auf wasserwirtschaftlichem Gebiet oder nach Art des Main-Neckar-Vertrags eine Lösung gefunden werden sollte, um so besser. Die Eisenbahnangelegenheiten sollten den Einzellandtagen nicht entzogen werden. Diese würden nach wie vor über Eisenbahnangelegenheiten, sowohl in personeller wie sachlicher Beziehung, verhandeln und beschließen können. Nur die Festsetzung des gemeinsamen Betriebsetats wäre einer aus Delegierten der Einzelparlamente gebildeten Körperschaft zu übertragen. Die Bewilligung von Anleihen zur Vermehrung des Fuhr-

parks und zur Ausgestaltung des Bahnnetzes blieben den Einzelstaaten vorbehalten. Hierfür wäre also das Delegiertenparlament nicht die entscheidende Instanz. Ein Konflikt zwischen diesem und den Einzellandtagen könne gar nicht eintreten. Auch im Güterwagenverband hätten die Einzellandtage die zur Vermehrung des Güterwagenparks erforderlichen Geldmittel zu bewilligen. Dasselbe gelte für Baden hinsichtlich der Main-Neckar-Gemeinschaft.

Man könne sogar daran denken, für die Festsetzung des gemeinsamen Betriebsetats mehrjährige Wirtschaftsperioden einzuführen, so daß nicht in jedem Jahr das Delegiertenparlament zu berufen wäre. Man müsse aber zugeben, daß es jedenfalls zweckmäßig sei, für die Festsetzung des gemeinsamen Betriebsetats ein gemeinsames parlamentarisches Organ zu schaffen. Dies würde durch Wahlen der Parteien — ähnlich wie bei Zusammensetzung der Kommissionen — aller Voraussicht nach aus den besten Fachmännern des Eisenbahnwesens gebildet werden und könnte infolgedessen Großes leisten. Man wende nicht ein, ein solches Parlament bestehe dann zu drei Vierteilen aus Preußen. Das sei doch im Reichstag auch der Fall. Erst recht habe dies kein Bedenken, wenn es sich um wirtschaftliche Fragen handele. Sonst könnte kein Deutscher Handelstag bestehen. Das fachmännisch zusammengesetzte Delegiertenparlament würde zum Zweck der Feststellung des gemeinsamen Betriebsetats einige Wochen tagen und dann wieder auseinandergehen. Fragen von mehr lokaler Bedeutung würden in den Einzelparlamenten verhandelt, ihnen vielleicht auch die größeren Ergänzungsanlagen zur Beschlußfassung überwiesen werden. Bei einigermaßen sachverständiger Behandlung ließe sich hierfür eine allen Interessen Rechnung tragende Lösung finden.

Bei einer solchen, hier kurz geschilderten Neugestaltung des deutschen Eisenbahnwesens — übrigens Gedanken, die auf eine Festigung der deutschen Einheit hinauslaufend jedem Patrioten unbedingt sympathisch sein müssen — glaubt man den im allgemeinen Interesse erwünschten engen Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen zu erreichen. Weitgehende Vereinfachungen in der Verwaltung der Eisenbahnen, so in der gegenseitigen Abrechnung, besonders aber in der Durchführung des Betriebs und Verkehrs verspricht man sich. Alle jene unnützen kostspieligen, aus Wettbewerbsrücksichten noch immer üblichen Umleitungen von Gütern würden als Folge der Finanzgemeinschaft beseitigt sein. Die frei werdenden Kräfte würden zu einer allgemeinen Belebung des Verkehrs auf den Eisenbahnen

beitragen; erhebliche Mehreinnahmen müßten die unausbleibliche Folge sein. Von den Gesamteinnahmen der Gemeinschaft sollen die Ausgaben bestritten werden; der Überschuß fällt an die Gemeinschaftsmitglieder etwa nach dem Durchschnitt früher erzielter Überschüsse.

Dieses Projekt einer deutschen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft hat nun seine entschiedenen Gegner gefunden und — wie wir einwerfen müssen — nicht mit Unrecht. Zunächst verweisen die Gegner dieses Gemeinschaftsgedankens auf die jetzt bestehenden Verhältnisse im deutschen Eisenbahnwesen, wie sie sich besonders im Laufe der beiden letzten Jahrzehnte entwickelt haben, halten die Einheitlichkeit, wie sie gefordert werden muß, für längst erreicht, verwerfen hiernach die Bildung einer Gemeinschaft, die bei Aufrechterhaltung der einzelstaatlichen Oberhoheit nur ein Stückwerk sein könne, und treten um so nachdrücklicher für eine organische Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in der bisherigen Weise durch freies Benehmen der Bundesstaaten und ihrer Verwaltungen untereinander ein.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst, inwieweit unter den heutigen Verhältnissen eine Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen bereits vorliegt.

V. Welcher Grad von Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen besteht schon heute?

Wir hatten erwähnt, daß es das Verdienst des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ist, die Grundlage zu einer gegenseitigen Verständigung unter den deutschen Eisenbahnen geschaffen zu haben. Seinem Wirken ist es in erster Linie zu danken, daß die Anlage und Ausstattung der Eisenbahnen nach einheitlichen Normen vor sich ging. Damit war die fast unbeschränkte Möglichkeit einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehrs, insbesondere dessen ungehinderter Übergang von einer Bahn zur anderen gegeben. Man hätte meinen sollen, daß die Erfolge des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen die unmittelbare Anregung dazu hätten geben müssen, bei Schaffung des neuen Deutschen Reiches das Eisenbahnwesen von Grund aus durch die Verfassung selbst zu regeln. Wir

haben erörtert, daß die Absicht hierzu auch bestanden hat. Aber wohl auf keinem anderen Gebiet hüteten die Einzelstaaten ihre Selbständigkeit so wie gerade auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens; sie waren, wie sich Mitte der siebziger Jahre zur Genüge erwiesen hat, außerordentlich empfindlich, wenn sie durch irgendwelche Einheitsbestrebung eine Beeinträchtigung ihrer Eisenbahnhoheit fürchten zu müssen glaubten. Auch war die Erinnerung an jene vormärzlichen Zeiten, da der Deutsche Zollverein noch nicht bestand und die Regelung von Handel und Verkehr noch ausschließlich den Einzelstaaten vorbehalten war [1]), noch keineswegs ganz geschwunden. Die deutschen Staaten fühlten sich damals als die Träger einer selbständigen Eisenbahnpolitik. Dazu war das neue Unternehmen durch die Investierung eines großen Teiles des heimischen Kapitals ungemein fest mit den einzelnen Staaten verknüpft, so daß sie auch aus diesem Grunde das volle Verfügungsrecht über ihre Eisenbahnen zu behalten trachteten.

Unter solchen Verhältnissen ist eine durchgreifende Regelung des deutschen Eisenbahnwesens durch die Reichsverfassung undurchführbar gewesen. Wie wir oben bereits des näheren ausgeführt haben, beschränkt sie sich darum auf die Festlegung eines Programms, das die Bundesstaaten beim Bau, bei der Verwaltung und dem Betrieb der Eisenbahnen einzuhalten sich verpflichten. Wohl sollen neue Eisenbahnlinien auch gegen den Widerspruch beteiligter Bundesstaaten durch deren Gebiet gelegt werden können, wenn es die Sicherheit des Reiches erfordert, wenn also militärische Gründe für die Schaffung solcher Linien sprechen; im übrigen aber enthält die Reichsverfassung nur etwa Mahnungen an die Gliedstaaten, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten. Nur die Kontrolle über das Tarifwesen hat die Verfassung dem Reiche übertragen. Diese wenigen dem Deutschen Reiche in bezug auf das Eisenbahnwesen zustehenden Befugnisse werden von dem im Jahre 1873 ins Leben gerufenen Reichs-Eisenbahn-Amt ausgeübt. In der Hauptsache überwacht es die Ausführung der geltenden Bestimmungen, besonders soweit Tarife in Betracht kommen. Es soll das Reich

---

[1]) Noch im Jahre 1819 betonte gelegentlich der zollpolitischen Verhandlungen in Karlsbad der Vorsitzende der Konferenz, Fürst Metternich, „daß der Handel, seine Ausdehnung wie seine Beschränkung zu den ersten Befugnissen der souveränen Gewalt gehörten“. (Oberbaurat a. D. zur Nieden in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenb.-Verw., Jhg. 1902, S. 304.)

ferner seinen Einfluß dahin geltend machen, daß innerhalb des Bundesgebiets übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden, möglichste Gleichmäßigkeit sowie eine Herabsetzung der Tarife erzielt und schließlich für bestimmte Rohstoffe ein ermäßigter Tarif, tunlichst der Einpfennigtarif [1]) eingeführt wird.

So trat also das Reich ins Leben, ohne daß ihm auf das Eisenbahnnetz, das das Reichsgebiet überspannte, ein entscheidender Einfluß verliehen worden war. Aber der in die deutschen Staaten eingezogene Zusammengehörigkeitsgedanke verwirklichte sich auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens durchaus in der Richtung, wie sie die Reichsverfassung bestimmte, angeregt und gefördert von der Einsicht, daß ein gemeinsames Handeln bei der Verwaltung und dem Betrieb der Eisenbahnen zu den nächsten Interessen der Bundesstaaten gehöre und als wesentlicher Punkt ihres Wirtschaftsprogramms anzusehen sei. Die Vorteile einer von weitausschauenden Gesichtspunkten geleiteten Eisenbahnpolitik traten mehr und mehr zutage, und diese Vorteile suchend schufen die Bundesstaaten im Laufe der Zeit ein Maß praktischer Einheit im deutschen Eisenbahnwesen, was näher betrachtet das in der Reichsverfassung als erstrebenswert gekennzeichnete Maß wohl heute schon hinter sich läßt.

Wir wollen zur Erläuterung dessen die wichtigsten bestehenden Einrichtungen kurz anführen, an denen der Grad der unter den deutschen Eisenbahnen bisher erreichten Einheitlichkeit leicht ermessen werden kann [2]).

Im Vordergrund steht die vom Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung erlassene, für alle deutschen Eisenbahnen, Haupt- und Nebenbahnen, gültige Eisenbahn-Verkehrsordnung, die das Verhältnis zwischen Eisenbahnverwaltungen einerseits und reisendem und verfrachtendem Publikum anderseits einheitlich regelt. Diese Eisenbahn-Verkehrsordnung bildet die Grundlage, auf der sich der deutsche Personen- und Gepäcktarif, der deutsche Eisenbahn-Tiertarif und der deutsche Eisenbahn-Gütertarif aufbaut. Es wickelt sich also der gesamte Verkehr in allen seinen Teilen, dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güter-

---

[1]) Verstanden ist hierunter der Satz von einem Silberpfennig für den Zentner und die Meile. (Quaatz, Der nation. Gedanke u. die Eisenbahnen, Berlin 1911, S. 14.)

[2]) Vgl. auch eine ähnliche Aufzählung in Quaatz, Der nation. Gedanke u. die Eisenbahnen, Berlin 1911, S. 13 ff.

verkehr, innerhalb des deutschen Bundesgebietes nach übereinstimmenden Normen ab. Einheitlich sind hiernach insbesondere die Tarifvorschriften, nach denen die Anwendung der eigentlichen Tarife geschieht, und ebenso die Güterklassifikation, d. i. die Unterordnung der Güter unter die verschiedenen Tarifklassen. Nicht nur aber in formeller, sondern auch in materieller Beziehung besteht zurzeit eine fast lückenlose Einheitlichkeit im deutschen Tarifwesen.

Durch die Personen- und Gepäcktarifreform vom 1. Mai 1907 gelangten einheitliche Fahrgeldsätze zur Einführung. Diese Sätze sind von sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen angenommen worden mit einer Ausnahme, nämlich der Mecklenburgs. Dieser Staat erhebt (ebenso wie einige Privatbahnen) vorderhand noch einen Zuschlag zu den bestehenden, sonst also allgemein gültigen Sätzen. Zu erwähnen ist noch, daß Süddeutschland eine eigentliche 4. Klasse nicht eingeführt, dafür aber in Personenzügen eine Klasse 3 b vorgesehen hat, für die der Fahrpreis dem der 4. Klasse in Norddeutschland entspricht. Gleichzeitig mit diesem Personentarif ist ein einheitlicher Gepäckzonentarif zur Einführung gelangt. Die Gepäckfracht wird ihm zufolge nach bestimmten Entfernungszonen und Gewichtsstufen berechnet. Dieser Gepäcktarif ist in ganz Deutschland der gleiche. Mag auch das Freigewicht bis 25 kg weggefallen sein, so bedeutet doch der Tarif für den Berufsreisenden, der größere und schwerere Stücke mit sich führt, eine wesentliche Verbilligung gegenüber den früheren Verhältnissen.

Mit der Einführung der Personen- und Gepäcktarifsreform sind alle bis dahin in Kraft gewesenen mannigfachen Vergünstigungen beseitigt und neue allgemein gültige Grundsätze für die Bewilligung von Fahrpreisermäßigungen vereinbart worden.

Für das Gütertarifwesen hat Preußens Vorgehen frühzeitig vereinheitlichend gewirkt. Schon nach den ersten großen Verstaatlichungsaktionen Anfang der achtziger Jahre wurden einheitliche Sätze für die hauptsächlichsten Tarife auf den im Eigentum Preußens befindlichen Eisenbahnen eingeführt. Damit war zugleich eine nicht unwesentliche Ermäßigung der Sätze verbunden. Mehr oder weniger tarifarisch abhängig schlossen sich dem Vorgehen Preußens die noch bestehenden preußischen Privatbahngesellschaften und schließlich die übrigen deutschen Staatsbahnen an. Seitdem eigentlich sind die Sätze der regelrechten oder normalen Tarifklassen auf den deutschen Eisenbahnen kaum noch wesentlich voneinander abgewichen. Und in der Tat besteht heute in Deutschland hinsichtlich

dieser Tarifklassen eine fast vollkommene Einheitlichkeit. Nur auf Entfernungen bis zu 100 km weichen in Süddeutschland die Sätze dieser Tarife von denen Norddeutschlands noch ab.

Wenn nun so oft von einer Vielköpfigkeit unseres deutschen Tarifwesens gesprochen wird, so beruht das auf einer Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse. Eisenbahntarife werden stets ein Abbild der Vielgestaltigkeit unseres wirtschaftlichen Lebens sein, besonders im internationalen Verkehr. Trotzdem arbeiten die zahlreichen Eisenbahnverbände auf dem europäischen Kontinent unausgesetzt daran, die gemeinsamen Tarife mehr und mehr zu vereinheitlichen, soweit es die Handelsinteressen der beteiligten Staaten irgendwie zulassen. So sind einheitliche Tarife geschaffen worden beispielsweise für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn über Deutschland nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden und umgekehrt, ferner für den Verkehr von den Niederlanden über Deutschland nach Rußland und den größten Teil der anschließenden asiatischen Gebiete Rußlands und umgekehrt usw.

Was noch den innerdeutschen Verkehr anbetrifft, so wird gern auf die Vielgestaltigkeit der bestehenden Ausnahmetarife hingewiesen. Dabei nimmt man an, daß in dieser Hinsicht eine größere Einheitlichkeit bestehen würde, wenn die Bearbeitung der Tarifangelegenheiten in e i n e r Hand läge. Abgesehen davon, daß hinsichtlich der Tarife für den Wechselverkehr der deutschen Eisenbahnen untereinander zurzeit eine großzügige Neuordnung (Zusammenlegung der Geschäfte) vor sich geht, ist nichts unzutreffender als die Annahme, daß eine völlige Einheitlichkeit besonders in den Ausnahmetarifen dann vorliegen müßte, wenn die Bearbeitung der Tarife einheitlich von e i n e r Stelle erfolgen würde. Zunächst sei hervorgehoben, daß die Sätze des größten Teiles der vorhandenen Ausnahmetarife wesentlich unter den in der Reichsverfassung als erstrebenswert angegebenen Satz gesunken sind. Dazu werden nach Ausnahmetarifen nicht nur, wie in der Reichsverfassung gewünscht, die hauptsächlichsten Rohstoffe der Landwirtschaft und Industrie befördert, sondern die Ermäßigung solcher Tarife genießen besonders auch fertige inländische Fabrikate zur Erleichterung ihrer Ausfuhr und zur Unterstützung unserer heimischen Industrie im Wettbewerb auf dem allgemeinen Weltmarkt. Alle diese Ausnahmetarife sind fast durchweg von den deutschen Eisenbahnverwaltungen angenommen worden. Abweichungen sind in der Minderheit und ausnahmslos — darauf möchten wir besonders hinweisen — durch

Rücksichten irgendwelcher Art begründet. Solche Rücksichten aber z. B. auf einzelne Wirtschaftsgebiete werden billigerweise auch genommen werden müssen, wenn die Regelung des Tarifwesens von einer Stelle ausgehen würde. Ja, nach diesen Rücksichten liegt nicht einmal eine Einheitlichkeit bezüglich der Ausnahmetarife für Preußen selbst vor. Wenn Preußen seinem steinarmen Osten mit einem Ausnahmetarif für Steine und ähnlichem Baumaterial zu Hilfe kommt, so wird es beispielsweise die Versandplätze des Harzes in den Tarif einschließen, aber doch keineswegs Landesteile, die entweder zu abgelegen sind oder für die Gewinnung solcher Steine überhaupt nicht in Betracht kommen. Was soll es für Zweck haben, wenn die Badischen Staatseisenbahnen diesen Tarif annehmen würden? So sind bei Ausnahmetarifen, noch mehr aber bei sogenannten Notstandstarifen, die also im Falle der Not für bestimmte Zeit eingeführt werden, lediglich billige Rücksichten auf die Bedürfnisse einzelner Landesteile oder auch einzelner Erwerbszweige leitend. Wenn es in armen Gegenden, z. B. in gewissen Teilen Badens, infolge einer Kartoffelkrankheit an Saatkartoffeln fehlt und ein Notstandstarif eingeführt wird, so wird man doch in erster Linie solche Gegenden in diesen Tarif einbeziehen, die einen Versand von Saatkartoffeln haben; weniger Zweck dagegen hat es z. B., die Industriebezirke Westfalens und des Rheinlands einzuschließen. So kann also von einer Einheitlichkeit bei Ausnahme- und Notstandstarifen überhaupt nicht gesprochen werden. Wir haben aber erwähnt, daß der überaus größte Teil dieser Tarife, soweit irgendwie zweckmäßig, von den deutschen Eisenbahnen angenomen worden ist. Sehen wir nun von den sonst noch vorliegenden, besonders von den erwähnten Abweichungen im Nahverkehr ab, so besteht in der Tat auch eine materielle Einheit im Gütertarifwesen unserer Eisenbahnen [1]).

[1]) Es kann an dieser Stelle an die Tätigkeit der durch das preußische Gesetz vom 1. Juni 1882 eingeführten Bezirkseisenbahnräte und des Landeseisenbahnrates erinnert werden. Erstere sind den Eisenbahndirektionen, letzterer der Zentralverwaltung der preußischen Staatseisenbahnen zu beirätlicher Mitwirkung in Verkehrsfragen beigegeben. Diese Beiräte setzen sich zusammen aus gewählten Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft. Sie sind von der Eisenbahnverwaltung über alle wichtigen Maßregeln bei Feststellung und Abänderung der Fahrpläne und Tarife zu hören. Derartige aus Vertretern der Erwerbszweige zusammengesetzten Beiräte sind auch in anderen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz gebildet worden.

Für die Weiterbildung der für die Anwendung der Tarife so außerordentlich wichtigen Güterklassifikation und sonstiger Tarifvorschriften ist die sogenannte ständige Tarifkommission gebildet worden, ein Organ, das sich aus Vertretern der deutschen Staats- und Privateisenbahnen, sowie der Industrie, der Landwirtschaft und des Handelsstandes zusammensetzt. Diese ständige Tarifkommission hat in erster Linie die Aufgabe, die bereits erwähnte Güterklassifikation entsprechend den wirtschaftlichen Bedürfnissen und unter billiger Rücksichtnahme auf die finanziellen Interessen der Eisenbahnen weiterzuentwickeln. Außerdem hat die Tarifkommission die Zusatzbestimmungen zu der vom Bundesrat erlassenen Eisenbahn-Verkehrsordnung herauszugeben. Die von der Kommission gefaßten Beschlüsse unterliegen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

Um eine Gewähr für gleichmäßige Auslegung und Anwendung der Tarife zu erhalten, ist der Tarifkommission ein „Ständiger Ausschuß für Tarifentscheidungen“ angeschlossen worden.

Zur Erzielung möglichster Wirtschaftlichkeit bei Abwicklung des Güterverkehrs sind im Jahre 1905 sehr beachtenswerte Vereinbarungen unter den deutschen Eisenbahnstaaten getroffen worden. Es galt in erster Linie den Wettbewerb unter den Bahnen einzuschränken und zu diesem Zwecke die wirtschaftlich ungerechtfertigten Umleitungen von Gütern nach Möglichkeit zu beseitigen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen gipfelt darin, daß grundsätzlich der wirtschaftlich vorteilhafteste Weg zu wählen ist und Umwege von mehr als 20 Prozent im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend zu vermeiden sind. Dabei ist wohl zu berücksichtigen, daß der wirtschaftlich vorteilhafteste nicht immer der kürzeste, sondern in der Regel der leistungsfähigste Weg ist, und daß sich also aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Betriebes Umleitungen keineswegs ganz beseitigen lassen. Die vom Publikum zu zahlende Fracht aber berechnet sich stets über den kürzesten fahrbaren Weg, gleichviel welchen Weg der Verkehr in Wirklichkeit nimmt. Durch diese Grundsätze ist jene den deutschen Eisenbahnen nicht mit Unrecht so oft zum Vorwurf gemachte Unwirtschaftlichkeit in der Betriebsführung zum überaus größten Teile beseitigt worden.

Für den Auslandsverkehr haben sich die deutschen Eisenbahnstaaten im Jahre 1909 nach Art der Syndikate zur besseren und vollständigeren Erreichung bestimmter, ihnen gemeinsamer Wirt-

schafts=, Finanz= und Erwerbsziele zu einem Zweckverband zusammengeschlossen: der „Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen". Ihr zugrunde liegt der Gedanke, daß die das Ausland berührenden Verbandsverträge und Tarife nicht mehr von den einzelnen Bahnen, sondern nur noch von der Gemeinschaft und unter dieser Firma festgestellt, abgeschlossen und veröffentlicht werden sollen. Dabei ist die Tarifhoheit der deutschen Staaten bei Mitwirkung der materiellen Tarifgestaltung unberührt geblieben.

Nicht nur aber nach der tarifarischen Seite herrscht unter den deutschen Eisenbahnen Übereinstimmung, sondern auch in der eigentlichen Durchführung des Verkehrs wird grundsätzlich nach einheitlichen Gesichtspunkten verfahren. Die Fahrpläne werden allgemein im gegenseitigen Benehmen aufgestellt. Von besonderer Bedeutung in dieser Beziehung sind die regelmäßigen Fahrplankonferenzen; eine der wichtigsten ist die alljährlich stattfindende „Europäische Fahrplankonferenz". So sind für die Durchführung der Züge auf große Strecken die Landesgrenzen längst gefallen. Die Personen= und Gepäckwagen laufen, wie bei den meisten durchfahrenden Zügen leicht beobachtet werden kann, bis an ihr Ziel durch, gleichviel in welchem bundesstaatlichen Eisenbahnbereich es gelegen ist. Die Zusammensetzung der Züge geschieht sonach lediglich nach den Bedürfnissen des Verkehrs und nach Zweckmäßigkeitsgründen. Diese Gesichtspunkte sind auch im Verkehr mit zahlreichen anderen europäischen Staaten leitend. Durchgehende Wagen von Berlin nach Wien, nach Rom, Neapel usw. sind daher heutzutage keine Seltenheiten mehr. Um hier den Bedürfnissen des internationalen Reiseverkehrs Rechnung zu tragen, finden regelmäßig sogenannte Wagenbeistellungskonferenzen statt. —

Der innere Abfertigungs= und Beförderungsdienst ist gleichfalls im ganzen Deutschen Reiche einheitlich geregelt worden. Überaus vorteilhaft wirkt in dieser Beziehung der Deutsche Eisenbahn=Verkehrsverband, an dessen Spitze seit Jahren die Königliche Eisenbahndirektion Hannover steht und dem alle deutschen Staats= und Privatbahnen, auch die Mehrzahl der kleinsten, angehören. Dieser Verband hat in der Form von Kundmachungen einheitliche Vorschriften für die Abfertigung und Beförderung von Gütern, für die Beförderung von Personen sowie für alle sonstigen Zweige des Verkehrsdienstes herausgegeben. Welche Arbeit gerade in diesem Verband für das deutsche Eisenbahnwesen geleistet wird, mag daraus ersichtlich sein, daß heutzutage von den äußeren Dienststellen

kaum noch Geschäfte betrieben werden, die nicht für den ganzen Bereich der deutschen Eisenbahnen einheitlich geregelt wären. So bestehen einheitliche Zoll= und Steuervorschriften, einheitliche Vorschriften für die Verwendung des Frachturkundenstempels, Desinfektionsvorschriften usw. Auch in diesem Verband wird der Wirtschaftlichkeit weitgehend Rechnung getragen. So besorgt die geschäftsführende Direktion die einheitliche Beschaffung und Verteilung all der zahlreichen Dienstvorschriften einschließlich der Nachträge, die vom Verband aufgestellt und herausgegeben werden. Wie nahe übrigens die deutschen Verwaltungen durch die Tätigkeit des Eisenbahn=Verkehrsverbands einander gekommen sind, mag beispielsweise daraus ersehen werden, daß nach den Vorschriften über die Ermittelungen nach fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern jede Verwaltung berechtigt ist, die Dienststellen einer beliebigen anderen deutschen Verwaltung unter Umgehung aller Zwischeninstanzen zur Aufklärung des Sachverhalts, zur Anstellung von Nachforschungen usw. unmittelbar in Anspruch zu nehmen. Auch sonst sind die Verwaltungen unablässig bestrebt, auf dem Wege zur Erzielung möglichster Vereinfachungen fortzuschreiten. So ist neuerdings zwischen den preußischen Staatseisenbahnen, den Eisenbahnen in Elsaß=Lothringen, den Badischen, Oldenburgischen und Mecklenburgischen Staatseisenbahnen eine Vereinbarung dahin getroffen worden, daß in Angelegenheiten des Güterwagendienstes und der Güterwagenunterhaltung die Ämter der preußisch=hessischen Staatseisenbahnen die Dienststellen der übrigen Verwaltungen und ebenso deren Ämter die Dienststellen der preußisch=hessischen Staatseisenbahn unmittelbar in Anspruch nehmen können.

Ein weiterer wertvoller Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat im Staatsbahnwagenverband stattgefunden, über dessen Zustandekommen und Tätigkeit wir oben bereits einiges ausgeführt haben. Wir wollen an dieser Stelle nochmals den Kernpunkt der Übereinkunft herausheben. Während früher die Verwaltungen die Güterwagen anderer deutscher Verwaltungen nur in beschränktem Maße verwenden durften, so stellen die Güterwagen aller Verwaltungen jetzt einen einheitlichen deutschen Wagenpark dar, für dessen Benutzung durch die einzelnen Bahnen keinerlei Einschränkung mehr besteht. Der Zwang, in die Heimat zurückgesandt zu werden, der den Wagen anhaftete, ist fortgefallen; dadurch sind auch die wirtschaftlich nachteiligen Leerläufe der Wagen beseitigt

worden. Es ist so der Grund zu einer größtmöglichen Ausnutzung des Wagenmaterials gelegt worden. Unter den weiteren Vereinfachungen, die der Staatsbahnwagenverband im Gefolge hat und die noch keineswegs abgeschlossen sind, ist besonders der Wegfall der Revisionen und Aufschreibungen der Wagen auf den Übergangsstationen zu nennen.

Ob besondere ins Gewicht fallende Vorteile erzielt würden, wenn die Personen- und Gepäckwagen und ebenso die Lokomotiven in eine solche Gemeinschaft eingeschlossen würden, muß vorderhand noch bezweifelt werden. Sie sind ihrer Natur nach — besonders die Lokomotiven — an eine bestimmte Aktionsbasis (Werkstätte) gebunden und haben einen bestimmten Aktionsradius. Sieht man aber von dieser natürlichen Aktionsgrenze ab, so sind ihrer Ausnutzung, wie es tatsächlich geschieht, keine politischen Grenzen gesetzt. Namentlich bilden die Eigentumsgrenzen der Verwaltung hierfür heute kein Hindernis mehr [1]).

Für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der deutschen Eisenbahnen sind gleichfalls einheitliche Vorschriften in der vom Bundesrat erlassenen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung gegeben worden. Ergänzt wird diese durch das sogenannte Signalbuch, schließlich durch einheitliche Fahrdienstvorschriften. So ist also auch der praktische Betriebs- und Sicherungsdienst auf den deutschen Eisenbahnen übereinstimmend geregelt worden.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen schließlich, der älteste Zusammenschluß deutscher Eisenbahnen, dessen Verdienst, wie wir schon wiederholt hervorgehoben haben, in erster Linie die jetzige technische Einheitlichkeit im deutschen und darüber hinaus im weitaus größten Teile des europäischen Eisenbahnwesens ist, arbeitet unausgesetzt an der Vervollkommnung aller gemeinsamen Einrichtungen, die dem Betrieb und Verkehr der Vereinsstaaten untereinander dienen.

Wer die Entwicklung des Eisenbahnwesens verfolgt, wird immer wieder auf Einrichtungen stoßen, die von den deutschen Eisenbahnverwaltungen gemeinsam geschaffen werden und eine weitere Vereinheitlichung unseres Eisenbahnwesens bedeuten. So haben sich zur Förderung des Reiseverkehrs, insbesondere zur Heranziehung des Fremdenverkehrs aus dem Ausland, die deutschen

---

[1]) Nach Quaatz, Der nation. Gedanke u. die Eisenbahnen, Berlin 1911, S. 30.

Staatseisenbahnen zusammengeschlossen, um gemeinsam mit dem Bund Deutscher Verkehrsvereine auf den deutschen Bahnen eine einheitliche und großzügige Werbetätigkeit einzuleiten. Es sind für diesen Zweck namhafte Mittel bereitgestellt worden, und es ist zur Ausarbeitung und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen ein „Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen“ unter dem Vorsitz der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin eingesetzt worden, in dem die Eisenbahnverwaltungen in München, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg und Cöln vertreten sind, und dem ferner, als beratende Mitglieder, je ein Vertreter des Bundes Deutscher Verkehrsvereine in Leipzig, des Bayerischen Landes-Fremdenverkehrsrats in München usw. angehören.

Wir werden im Laufe unserer Ausführungen noch Gelegenheit haben, auf weitere bestehende Vereinheitlichungen in unserem Eisenbahnwesen hinzuweisen.

VI. Kann eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse des deutschen Eisenbahnwesens durch eine Eisenbahngemeinschaft erwartet werden?

Wir sind weit davon entfernt, unser deutsches Eisenbahnwesen als durchaus vollkommen hinzustellen. Es ist uns sehr wohl bekannt, daß das Bestehen der einzelnen Verwaltungen vielfach als erschwerend und verkehrshindernd — inwieweit mit Recht, mag hier dahingestellt bleiben — empfunden wird. Besonders in Süddeutschland kommt dies für den Verkehr von Westen nach Osten und umgekehrt zur Geltung. Eine anschauliche Schilderung süddeutscher Verhältnisse, wie sie durch das Vorhandensein der einzelnen Eisenbahnverwaltungen gegeben sind — eine Schilderung, der wir keineswegs etwa vorbehaltlos zustimmen — findet sich in der Zeitschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“ vom Oktober 1912 [1]). Es heißt da: Preußen, das über das gewaltigste Staatsbahnnetz der Welt gebietet, könne bei seinem weit ausgedehnten Verkehrsbereich die Nachteile eines zersplitterten deutschen Eisen-

---

[1]) Verfasser Gerichtsassessor Fr. E. Geyer in Mannheim.

bahnwesens nicht in vollem Maße spüren. Die Mißstände unserer Eisenbahnzersplitterung wären naturgemäß hauptsächlich in Süddeutschland fühlbar. In kurzem Abstand folge eine Eisenbahnlandesgrenze der anderen; mit dieser trete ein neuer, den Verkehr verteuernder Verwaltungsapparat in Funktion, neue widerstreitende Verwaltungsgrundsätze kämen in Erscheinung, der ganze Betrieb wechsele, neue Tarife seien zu beachten, umständliche Abrechnungen erforderlich.

Am stärksten habe unter dieser Eisenbahnzerrissenheit wohl Württemberg zu leiden. Seine kleinen, unbedeutenden Eingangstore (Osterburken, Jagstfeld, Bretten, Immendingen usw.) gestatteten zudem nicht, von dem starken Verkehr, wie er Baden an den Grenzpunkten, den Verkehrszentren Würzburg, Heidelberg, Mannheim, Basel, Schaffhausen, Konstanz von selbst zuflute, und den Baden möglichst auf seine Linien fließen lasse, viel für sich aufzusaugen; eine große Wasserstraße stehe Württemberg nicht zur Verfügung, auf der die Massengüter aus den Seehäfen den Eisenbahnlinien zugeführt werden könnten. Eine gewisse Abhängigkeit von Bayern und Baden, das es stark umklammert hielte, mache sich hier oft recht drückend fühlbar. Bayern und das langgestreckte Baden suchten beispielsweise den Nord-Süd-Verkehr möglichst zu fördern; denn in dieser Richtung verliefen ihre Hauptverkehrsadern; das zwischen beiden eingeklemmte Württemberg, dessen Hauptlinie von West nach Ost führe, habe ein Hauptinteresse an der Pflege eines Verkehrs in letzterer Richtung; ihm läge sehr viel an der Entwicklung eines Verkehrs nicht nur von dem ganzen westlichen Deutschland, insbesondere den Rheinlanden, sondern auch von dem südlicheren Frankreich nach dem Osten zu. Es sei nun aber unverkennbar, wie Baden und Bayern, die an der Pflege eines derartigen Verkehrs über Stuttgart ein finanzielles Interesse nicht besäßen, allen Bestrebungen um Verbesserung dieser Verkehrsbeziehungen einen passiven Widerstand entgegensetzen.

Zur Herstellung der wirtschaftlich und verkehrspolitisch bedeutungsvollen direkten Verbindung von Südfrankreich—Mülhausen und der Westschweiz—Basel über Freiburg—Stuttgart nach Nürnberg und weiter bedürfe es nur des Ausbaues der kleinen Strecke Elzach—Hausach. Baden müsse jedoch mit dem Betrieb dieser Linie eine starke Ablenkung des bisher über Karlsruhe—Pforzheim von Freiburg nach Stuttgart geleiteten Verkehrs zugunsten der mehr württembergisches Gebiet berührenden Strecke über Freudenstadt und damit einen Einnahmeausfall befürchten. Sie werde bei der heutigen Eisenbahnzersplitterung daher stets unausgeführt bleiben. Ebenso widerstrebe Baden, unter anderen auch aus derartigen finanziellen Eigenerwägungen, dem Bau der Randenbahn Schwenningen—Donaueschingen—Schaffhausen. Diese Bahn würde für Württemberg eine ausgezeichnete neue Zufahrtslinie nach Zürich und dem Gotthard bedeuten; Baden aber glaube damit sich eine unerwünschte württembergische Konkurrenz heranzuziehen.

Und würde einmal eine Bahn nach der Grenze des Nachbarn hin gebaut, so wäre oft genug das leitende Motiv bei der Bauausführung nachzuweisen: den Verkehr nur im eigenen Lande großzuziehen, ihn daselbst möglichst zurückzuhalten, um ihn nicht dem Nachbarn zufließen zu lassen. Eisenbahnlinien, die im allgemeinen deutschen Verkehrsinteresse als Hauptbahnen zu erbauen gewesen wären, gelangten dann nur als Nebenbahn zur Ausführung. So habe Württemberg den alten Plan einer Schwarzwaldbahn durch das Murgtal (Karlsruhe—Rastatt—Freudenstadt) in einer ganz unzureichenden Weise seiner Verwirklichung entgegengeführt. Die Bahn komme jetzt endlich als bedeutungslose Nebenbahn mit teilweisem Zahnstangenbetriebe zur Ausführung, weil Württemberg mit dem Bau als Hauptbahn eine zu starke Verkehrstendenz aus dem württembergischen Schwarzwald nach Baden hin besorgen zu müssen glaubte. Ebenso unterbleibe in Baden der Bau einer für den Ost-Westverkehr äußerst wichtigen Linie Rastatt—Kehl—(Straßburg) durch das fruchtbare, betriebsame badische Hanauerland als Hauptbahn, aus der Besorgnis Badens, der Verkehr möchte zu stark nach dem Elsaß, besonders nach Straßburg, gezogen werden. Nur eine Schmalspur-Straßenbahn wäre zur Ausführung gelangt.

Auch sonst ließen sich für die übrigen süddeutschen Eisenbahnstaaten unschwer Beispiele finden, wie in der Unternehmung von Bahnbauten weniger die Rücksicht auf den allgemeinen Verkehr mitspiele, als vielmehr die durch die heutige Eisenbahnzersplitterung genährte, verkehrshemmende Tendenz maßgebend bleibe, den Verkehr möglichst von fremdem Bahngebiet fernzuhalten und ihn auf die eigenen Linien zu bannen.

Es trifft ohne weiteres zu, daß Norddeutschland solche Verhältnisse, wie sie hier geschildert sind, nicht kennt oder wenigstens nicht in diesem Maße kennt. Jedoch nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern auch auf fast allen anderen Gebieten des staatlichen Lebens Süddeutschlands läßt sich die Buntgestaltigkeit unschwer nachweisen.

Wir brauchen in dieser Beziehung nur an die Postwertzeichen in der bayerischen Pfalz und im rechtsrheinischen Bayern zu erinnern. Diese Verschiedenartigkeit erklärt sich eben zu nicht geringem Teil aus der einmal vorhandenen Zerstückelung des deutschen Südens. Zweifellos läßt sich hier im Interesse der Entwickelung von Handel und Verkehr noch manches Hindernis beseitigen. Aber gerade die süddeutschen Staaten und ihre aus allgemeinen Wahlen hervorgegangenen Parlamente lehnen mit großer Vorliebe alle jene Maßnahmen ab, die auf eine Beseitigung verkehrshindernder Sondereinrichtungen hinauslaufen, und zwar allgemein aus Ängstlichkeit, es könne ihnen an ihrem Machtbereich oder auch nur an ihrer Eigenart irgend etwas verloren gehen.

An den süddeutschen Staaten ist es zunächst, durch gegenseitiges Benehmen die Gesichtspunkte großzügiger Eisenbahnpolitik innerhalb des gesamten Gebietes ihrer Verwaltungsbezirke zur Geltung zu bringen. Der in der Hauptsache von Süddeutschland ausgehende Ruf nach Preußen, das den Anstoß zu einer allgemeinen Verständigung und zu einem engeren Zusammenschlusse geben solle, ist darum nicht am Platze, wenigstens so lange nicht, als die süddeutschen Staaten und besonders ihre Parlamente nicht von der Überzeugung durchdrungen sind, daß unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen die Betonung der Landeshoheit eines einzelnen Bundesstaates in Verkehrsfragen nicht mehr angängig ist und ein einzelner Gliedstaat unmöglich mehr der Träger einer selbständigen Verkehrspolitik sein kann. Andernfalls wäre das Bemühen Preußens unangebracht und von vornherein fruchtlos.

Sehen wir aber von den eigenartigen süddeutschen Verhältnissen, an denen — wie wir zugeben — noch manches zu bessern ist, ab und überblicken wir das Ganze unseres deutschen Eisenbahnwesens, wie es namentlich durch den Einfluß und das Beispiel Preußens sein Gepräge erhält, so finden wir, daß durch gegenseitige Verständigung unter den Verwaltungen ein hohes Maß von Einheitlichkeit erreicht ist, das im Betrieb wie im Verkehr der Eisenbahnen seinen beredten Ausdruck findet. Gegenüber diesen grundlegenden, allen deutschen Verwaltungen heute gemeinsamen Einrichtungen treten alle kleineren Abweichungen, insbesondere auch jene Verhältnisse Süddeutschlands, die bei einigem guten Willen der süddeutschen Staaten sich bis auf ein Minimum beseitigen lassen müssen, weit zurück. Eine restlose Beseitigung jedweden Unterschieds unter den Eisenbahnen Süddeutschlands wird sich, da einmal besondere selbständige Staaten vorhanden sind, wohl überhaupt nicht erreichen lassen. Der so beliebte Hinweis auf die deutsche Reichspostverwaltung zur Entkräftung dieser Auffassung ist nicht am Platze, weil die Verhältnisse bei der Postverwaltung gegenüber denen der Eisenbahnverwaltung viel zu einfach liegen, als daß sie miteinander verglichen werden könnten. Im allgemeinen aber erhebt sich über all den Unebenheiten, die im deutschen Eisenbahnwesen noch hier und dort zu beseitigen sein mögen, ein großzügiges System gemeinsamer Einrichtungen, das das ganze gewaltige Verkehrsinstitut durchdringt und es als wohl geordnet und einheitlich geleitet und betrieben erscheinen läßt.

Wir haben die hauptsächlichsten jener gemeinsamen Einrichtungen in kurzen Umrissen geschildert. Wenn wir alle diese auf Vereinheitlichung und wirtschaftliche Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens abzielenden Maßnahmen überblicken und in ihrer Endwirkung richtig bewerten, so muß uns die Frage nicht unberechtigt erscheinen, wo denn im Grunde genommen die Tätigkeit einer allgemeinen deutschen Eisenbahngemeinschaft noch wirksam einsetzen könnte. Es wird sich — immer von jenen geschilderten, speziell süddeutschen Verhältnissen, die ohnehin zu beseitigen sind, abgesehen — schwerlich ein den deutschen Eisenbahnen gemeinsames Gebiet noch finden lassen, auf dem nicht längst schon ersprießlich und fortschreitend gearbeitet wird. Wenn die Eisenbahnen eines Landes in der Tat wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, so sind es — man werfe doch nur einen Blick auf das Ausland — die Deutschlands.

Wer, sagen wir, von Berlin Anhalter Bahnhof über Leipzig, Hof nach München fährt, wird auf seiner Reise schwerlich verspüren, daß er verschiedene Bundesstaatsgrenzen überschreitet. Er löst eine direkte Fahrkarte Berlin—München, steigt unter Umständen in einen bayerischen Eisenbahnwagen ein, womöglich geleitet von einem Schaffner, dessen Uniform und Mundart den Süddeutschen kennzeichnet, und fährt auf Grenzübergängen auch nicht im mindesten behelligt dem Ziele seiner Reise zu. Wie hier im Personenverkehr der Reisende auf seinen Fahrten innerhalb Deutschlands von dem Bestehen der einzelstaatlichen Eisenbahnen nichts bemerken wird, so wird im Güterverkehr der verfrachtende Kaufmann die gleiche Erfahrung machen. Für ihn ist es gleichgültig in bezug auf Ausfertigung der Frachtpapiere oder Höhe der Frachtkosten, ob die Bestimmungsstation einer Sendung in Preußen, Sachsen,

Bayern usw. liegt. Ja, es wird einem Eingeweihten schwer fallen, einen Fall auszudenken, in welchem der Kaufmann bei Abwickelung seiner Frachtgeschäfte irgendeine Unbequemlichkeit oder Mehrkosten infolge Bestehens der verschiedenen deutschen Eisenbahnen hat.

Wenn gelegentlich der Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg in der Württembergischen Ersten Kammer, wie Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff auf S. 55 seiner Schrift „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft" anführt, sich darüber beklagt, daß er auf der dreistündigen Reise aus seiner Heimat bis Würzburg dreimal umsteigen müsse, und er eine solche Beschwernis lediglich auf das Bestehen der einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen, die sich untereinander nicht einigen könnten, zurückführt, so ist dem nicht zuzustimmen. Am allerwenigsten würden solche Übelstände, wie der Erbprinz nach seinen weiteren Ausführungen anzunehmen scheint, durch die Schaffung einer Eisenbahngemeinschaft mit einem Male beseitigt sein. Über die Berechtigung der Beschwerde könnte natürlich nur geurteilt werden, wenn die tatsächlich vorliegenden Verhältnisse bekannt wären. Es soll aber darauf hingewiesen werden, daß es unmöglich ist, Züge von der Ursprungs- bis zur schließlichen Endstation so durchzuführen, daß dabei allen Wünschen Rechnung getragen wird. Zweigt z. B. auf einem Knotenpunkt der Zug nach der einen Richtung ab, werden sich die an der anderen Richtung interessierten Reisenden, die also umsteigen müssen, schwer benachteiligt fühlen. So erklären sich die dem Eingeweihten zur Genüge bekannten, einander genau widersprechenden Petitionen von Städten, Verkehrsvereinen usw. Hierin eine Änderung herbeizuführen, vermag auch eine Eisenbahngemeinschaft nicht. Es werden sich eben die Beschwernisse des Umsteigens nicht ganz beseitigen lassen. Daß aber die Eisenbahnverwaltungen gerade im gegenseitigen Benehmen unablässig daran arbeiten, dem Reisenden die größtmöglichste Bequemlichkeit zu bieten, dürfte allgemein bekannt sein.

Weiter wäre es interessant zu erfahren, welche Mängel im Eisenbahnwesen eigentlich dem Deutschen Handelstag von 1911 vorgeschwebt haben, als er beschlossen hat, die — seitdem in den Tageszeitungen wiederholt erwähnte — Sonderkommission zur Förderung der Frage möglichster Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu bilden [1]). Wenn es sich um die Bedienung des verkehrstreibenden Publikums gehandelt hat, so wäre demgegenüber hervorzuheben, daß im deutschen Eisenbahnwesen und gerade in Verkehrsangelegenheiten, wie wir nachzuweisen suchten, ein Zusammenarbeiten der deutschen Eisenbahnverwaltungen stattfindet, wie es besser auch bei einer engeren Vereinigung der Verwaltungen kaum gedacht werden kann. Da also in dieser Beziehung für eine Gemeinschaft kein Gebiet für eine erfolgversprechende Tätigkeit mehr vorhanden ist, so können wir schon von diesem Gesichtspunkt aus ein Bedürfnis zur Schaffung einer solchen Gemeinschaft nicht anerkennen. Damit soll aber, wie wir wiederum betonen wollen, keineswegs behauptet sein, daß der jetzige Zustand des deutschen Eisenbahnwesens ein durchaus vollkommener ist — ein solcher allen Verhältnissen gerecht werdender Zustand wird nie erreicht werden —; wohl aber wollen wir unserer Auffassung dahin Ausdruck geben, daß wir für die in eine Gemeinschaft zusammengeschlossenen Verwaltungen zu einer für das Publikum vorteilhafteren Gestaltung der Verkehrsverhältnisse kaum andere Wege als die bisher mit so großem Erfolge beschrittenen zu sehen vermögen. —

[1]) Vgl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenb.-Verwaltungen Nr. 82 vom 21. Oktober 1911, S. 1295.

Wenn nun darauf hingewiesen wird, daß der Betrieb der heutigen deutschen Eisenbahnen schon aus Gründen, die in der Entstehung des Eisenbahnwesens innerhalb Deutschlands lägen, teuer wäre, so ist dem keineswegs ohne weiteres zuzustimmen. Will man sich in dieser Beziehung ein zutreffendes Urteil bilden, so ist es notwendig, sich zunächst den Entwicklungsgang zu vergegenwärtigen, den unser Eisenbahnwesen bis zu den heute vorliegenden Verhältnissen genommen hat. Es mag Zeiten gegeben haben, in denen der Einwand nicht ganz unberechtigt gewesen ist, daß die Linien unserer deutschen Eisenbahnen überhaupt anders laufen würden, wenn bei ihrer Anlegung nicht der einzelne Staat, sondern eine einzige, von großen Gesichtspunkten ausgehende Zentralstelle das entscheidende Wort gesprochen hätte, und daß schon infolgedessen gewisse Nachteile unserem ganzen Eisenbahnwesen von seiner Entstehung her innewohnten, Nachteile, die in einer verhältnismäßig teueren Betriebsführung ihren Ausdruck fänden. Demgegenüber möchten wir betonen, daß diese Bedenken heutzutage ihre Berechtigung in der Hauptsache verloren haben. Zunächst kann darauf hingewiesen werden, daß unsere großen Linien — von Ausnahmen abgesehen — wohl von der Natur selbst vorgezeichnet worden sind; ihre Führung war durch ihre Lage und Bedeutung der einzelnen Wirtschaftsgebiete, insbesondere aber durch die Lage großer Städte, die es zu

verbinden galt, bedingt. Diese großen Linien, wie sie zurzeit unser deutsches Vaterland durchziehen, stimmen in mancher Beziehung schon mit den Plänen Friedrich Lists, des geistigen Vaters unseres Eisenbahnwesens, überein; es haben ihm jedenfalls jene großen Eisenbahnwege vorgeschwebt, die später tatsächlich entstanden sind und als natürliche Hauptstraßen das Reich durchqueren. Nebenbahnen aber haben von jeher kaum mehr als örtliche Bedeutung gehabt; ihre Linienführung würde nicht anders ausgefallen sein, auch wenn über sie eine Zentralstelle befunden hätte. So also erscheint der Einwand, daß unserem Eisenbahnwesen schon aus seiner früheren Entwicklung her ein besonderer Nachteil innewohne, heute als unbegründet. Ähnlich steht es mit der Behauptung, daß auf alten Konkurrenzstrecken, die hier und da gebaut worden seien, heute, zum Teil noch aus Wettbewerbsrücksichten, halbbeladene Güterzüge führen. Man möge sich nur vergegenwärtigen, wo denn in Deutschland solche Konkurrenzstrecken — wenn überhaupt von solchen schlechthin gesprochen werden kann — gebaut worden sind. In der Hauptsache — auch hier von Ausnahmen abgesehen — ist dies nur im Westen und Südwesten, dem einstigen Sitze der großen Privatbahngesellschaften, gewesen. Dort aber hat sich — mehr als z. B. im Osten Deutschlands — der Verkehr seit jener Zeit in einer Weise gehoben, daß alle vorhandenen Linien selbst Mitteldeutschlands oft bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sind. Also durch das gewaltige Anwachsen des Verkehrs gerade in jenen Gegenden sind alle die Verhältnisse, wie sie ursprünglich vorgelegen haben mögen, weit überholt worden. Die Hinweise, daß eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu einer Verbilligung des Betriebes führen würde, kann also von d i e s e n Gesichtspunkten aus nicht ohne weiteres als zutreffend hingenommen werden.

Wo ferner an einzelnen Orten noch getrennte Bahnhöfe, wie sie z. B. von den Privatbahngesellschaften gebaut worden sind, bestehen, ist man längst am Werke, eine Vereinfachung durch Zusammenlegung der Betriebe durchzuführen, z. B. wenn nach dem Umfang des Verkehrs sich Vergrößerungen der Anlage oder Neubauten erforderlich machen. Als Beispiel hierfür sei Leipzig angeführt, wenn auch zugegeben werden soll, daß bei Aufgabe der Selbständigkeit durch beide Staaten eine noch weitere Vereinfachung und nicht unwesentliche Kostenersparnis möglich gewesen wäre. Dafür liegen aber die maßgebenden Verhandlungen heute wohl mehr als 20 Jahre zurück.

Auch auf dem Gebiete der Materialbeschaffung sieht man Anfänge eines Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Um ein Gegengewicht gegen die in Syndikate zusammengeschlossene Eisenindustrie zu schaffen, will man zu gemeinschaftlichem Einkauf von Schienen und Eisenschwellen übergehen. Durch dieses kaufmännische Verhalten werden die Kosten für Schienen und Eisenschwellen innerhalb des Bereichs aller Verwaltungen in angemessenen Grenzen gehalten. —

Vielfach ist man der Meinung, daß die Abrechnung über die Einnahmen aus den gemeinsamen Verkehren, d. i. die Ermittelung und die Zuscheidung der Anteile an die einzelnen Eisenbahnverwaltungen, ungemein schwierig und kostspielig sei, und daß eine Finanzgemeinschaft hier unbedingt Abhilfe schaffen würde. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Eisenbahnverwaltungen ohnehin unablässig bemüht sind, die Abrechnung untereinander so einfach wie irgend möglich zu gestalten. Sogenannte Verkehrskontrollen, die in der Hauptsache die Arbeit der Abrechnung leisten, müssen ohnehin von jeder Verwaltung gehalten werden, da diese Kontrollstellen in erster Linie das gesamte Rechnungsmaterial der Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Eilgut- und Güterabfertigungen nachzuprüfen und festzustellen haben, eine Arbeit, die im Laufe der Jahre zwar immer mehr eingeschränkt worden ist, niemals aber wird entbehrt werden können. Diese Kontrollstellen werden also dauernd vorhanden sein müssen und vorderhand auch mit Abrechnungsgeschäften betraut bleiben, solange nämlich das Ausland noch genaue Rechnungsauslegung über sämtliche direkten internationalen Verkehre fordert. Hier den Ausgleich unter den Verwaltungen herzustellen, ist eine ungleich schwierigere Arbeit als in den deutschen Verkehren. Es ergibt sich also, daß umfangreiche Abrechnungsarbeiten noch auf unabsehbare Zeit zu leisten sein werden, und daß deshalb Abrechnungsstellen oder Verkehrskontrollen schon aus diesem Grunde vorhanden sein müssen. Und selbst wenn eine Finanzgemeinschaft ins Leben treten würde, wäre an jenen Arbeiten, was die Auslandsverkehre betrifft, nichts und hinsichtlich der deutschen Verkehre nicht viel geändert. Solange es selbständige Bundesstaaten gibt, wird auch eine Abrechnung der Eisenbahneinnahmen unter diesen Staaten, nicht bloß eine einfache Zuscheidung dieser Einnahmen oder der erzielten Überschüsse, stattfinden müssen. Fließen der Finanzgemeinschaft alle Einnahmen zu und leistet sie alle Ausgaben, so wird sich ein gewaltiges Rechnungswerk an der

Zentralstelle ergeben. Der Hinweis, daß doch in dieser Beziehung bei den preußischen Staatseisenbahnen durchaus übersichtliche Verhältnisse vorhanden seien, trifft nicht das Richtige. Denn in einer Gemeinschaft ist an einer Ausgabe, die ein Staat leistet, und an einer Einnahme, die er erhebt, nicht dieser Staat allein, sondern die Gemeinschaft und somit jeder andere Bundesstaat interessiert. Darin aber liegt der Anlaß nicht zu einer Vereinfachung, sondern zu einer an sich sehr unerwünschten Erweiterung des Buchungs- und Rechnungswesens. Bei Leistung von Ausgaben müßte später auch in allen Staaten nach ein und denselben Grundsätzen verfahren werden. Vor allem müßte dem Gedanken vorgebeugt werden, daß eine Ausgabe aus dem großen Topfe nicht so peinlich abgewogen zu werden braucht, wie es sonst erforderlich gewesen wäre. Der Einwand, den Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff hiergegen erhebt, daß man es doch durchweg mit geschulten Verwaltungskörpern zu tun habe, in deren ganzen Art es läge, die Ausgaben nach dem Grundsatz der Sparsamkeit und Notwendigkeit zu bemessen, mag theoretisch zutreffen; in der Praxis aber werden sich andere Verhältnisse zeigen. Mag die Wirtschaftsordnung der Gemeinschaft den einzelnen Verwaltungen strenge Sparsamkeit, objektive Prüfung des Bedürfnisses usw. vorschreiben, so wird bei Bemessung des Bedarfs an Mitteln für den Etat doch das Gefühl der Rücksicht auf den eigenen Verwaltungsbezirk, womöglich auf die eigene engere Heimat, viel mitsprechen. Und mit radikalen Nachprüfungen wird die Gemeinschaft kaum vorgehen, ja vielleicht kaum vorgehen können. Gar manche zarte Rücksicht innerhalb der Gemeinschaft ließe sich andeuten, die der Durchführung einer strengen Wirtschaftlichkeit hindernd im Wege stehen wird; denn der Eisenbahngemeinschaft wird nicht die Gewalt innewohnen, die beispielsweise in Preußen der Minister der öffentlichen Arbeiten über die einzelnen ihm unterstellten Verwaltungsbezirke ausübt. Zwischen Gemeinschaft und einzelner Verwaltung wird sich immer wieder ein Faktor dazwischenschieben, der jene Verwaltung deckt oder schützt: der Bundesstaat, dessen Hoheit in Eisenbahndingen ja unberührt bestehen bleiben soll. So ist denn auch die Frage nicht unberechtigt, ob überhaupt der Etat, besonders die Voranschläge, und zwar von vornherein noch mit derselben Peinlichkeit aufgestellt würden wie ehedem. Würden nicht die Verwaltungen oder wenigstens zunächst einzelne unwillkürlich danach trachten, durch den Etat irgendwelchen besonderen Vorteil für ihre Zwecke zu erhalten? Sollte sich nicht die Betriebsführung der Gemeinschaft schon aus diesem Grunde sehr teuer gestalten? Selbst eine ausgedehnte und eingehende Wirtschaftskontrolle, die übrigens sehr kostspielig und ein umfangreiches, schwieriges Buchungs- und Rechnungswerk nach sich ziehen würde, wäre außerstande, jenen fast selbsttätig auftretenden Bestrebungen der einzelnen Verwaltungen mit Erfolg entgegenzuwirken, weil es eben, wie schon angedeutet, der Gemeinschaft an der unbedingt erforderlichen inneren Kraft den einzelnen Verwaltungskörpern gegenüber gebrechen wird und obendrein zahlreiche Rücksichten spielen werden, über die sich die Wirtschaftskontrolle bei ihrer Tätigkeit nicht wird hinwegsetzen können.

Will ferner ein Staat wie z. B. Oldenburg, um sich für seine Zwecke Gewißheit von der Richtigkeit des erzielten Überschusses und des oldenburgischen Anteils zu verschaffen, etwa das gesamte Rechnungsmaterial der Gemeinschaft nachprüfen? Nach den Verfassungen wohl aller deutscher Staaten muß über jede Einnahme und jede Ausgabe ordnungsmäßig Rechnung gelegt, insbesondere auch die Richtigkeit bescheinigt werden. Hieraus aber werden sich für eine Finanzgemeinschaft bedeutende Weiterungen ergeben; sie wird nicht umhin können, jedem einzelnen Staate eine Nachprüfung der finanziellen Seite ihrer Tätigkeit zu ermöglichen und ihm zu diesem Zwecke die erforderlichen Rechnungsunterlagen zu liefern. Darüber wird die Gemeinschaft nicht hinwegkommen, mag selbst jeder einzelne Staat die nötige Schar von Beamten an der Zentralstelle unterhalten. Es wird sich bei Schaffung einer Finanzgemeinschaft auf der einen Seite an der Rechnungsarbeit zweifellos etwas ersparen lassen, was aber an anderer Stelle vielleicht in demselben Umfange, nur in anderer Form, wieder zugelegt werden muß.

Daß heute die Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt bemüht sind, das Abrechnungsverfahren so einfach wie irgend möglich zu gestalten, haben wir bereits hervorgehoben. Einen gerechten Teilungsmaßstab, wie ihn Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff schlechthin fordert, für die Einnahmen aus gemeinsam geleisteter Verkehrstätigkeit zu finden, wird immer sehr schwierig sein. Bei Bildung dieses Maßstabes oder dieser Anteilszahl kann nicht nur, wie es bei dem preußisch-hessischen Vertrag geschehen, allein von den Geschäftsergebnissen eines einzelnen Jahres oder auch einzelner Jahre ausgegangen werden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Staaten verändern sich; es entstehen beispielsweise neue Industriezweige, die für die Eisenbahnen von großer Bedeutung sein können.

Ist dann ein Staat dauernd an eine bestimmte Anteilszahl gegenüber dem wirtschaftlichen Gesamtergebnis der Eisenbahnen gebunden, so wird sich nur zu leicht jene Unzufriedenheit, wie sie jetzt in Hessen besteht, breit machen. Soll daher der Teilungsmaßstab dauernd von den Staaten als gerecht empfunden werden, so muß er von Zeit zu Zeit nachgeprüft werden, oder neben diesem Maßstab müssen bei Vornahme der Teilung noch die tatsächlichen Betriebsleitungen eines jeden Staates, wie es Regierungsrat a. D. Endres zweifellos im Hinblick auf die Erfahrungen in Hessen fordert, irgendwie berücksichtigt werden. Beides aber läuft auf umfangreiche und mit großer Sorgfalt durchzuführende statistische Aufschreibungen hinaus, die, öfters wiederholt, dem jetzigen Abrechnungswerk nicht eben viel nachgeben können.

Trotz dieser sich der Vereinfachung des Abrechnungswesens allgemein entgegenstellenden großen Schwierigkeiten sind die Eisenbahnverwaltungen schon längst bemüht, Mittel und Wege zur Beseitigung jeder nicht unbedingt erforderlichen Abrechnungstätigkeit zu finden. So ist in letzten Jahren eine Gepäckeinnahmegemeinschaft der deutschen Staatseisenbahnen einschließlich der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ins Leben getreten. Nach den getroffenen Vereinbarungen erfolgt die Verteilung der Einnahmen aus dem gemeinschaftlichen Gepäckverkehr vom Rechnungsmonat 1911 ab nach bestimmten, versuchsweise angenommenen Prozentsätzen. Diese Prozentsätze sind gebildet nach den Durchschnittsanteilen jeder Verwaltung aus der Zeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1910. Abgerechnet soll in dieser Weise zunächst auf die Dauer von vier Jahren werden. Hand in Hand mit diesen Vereinbarungen gehen beachtenswerte Vereinfachungen in der Rechnungslegung der örtlichen Dienststellen über den Gepäckverkehr. Die Aufteilung von Einnahmen nach einem bestimmten Teilungsmaßstab ist also den deutschen Eisenbahnverwaltungen keineswegs fremd. Nur hat für die Einnahmen aus dem Personen- und vor allem aus dem Güterverkehr ein solcher Maßstab noch nicht gefunden werden können. Ob besonders für den Güterverkehr ein allen Verwaltungen besonders für die Dauer gerecht werdender Teilungsmaßstab je ermittelt werden kann, muß abgewartet werden. Jedenfalls wird man in der Annahme nicht fehlgehen, daß in diesem Versuche, den die Verwaltungen bezüglich der Einnahmen aus dem gemeinschaftlichen Gepäckverkehr angestellt haben, der Anfang zu weiterer Vereinfachung des Abrechnungswesens liegt. Wir zweifeln nicht daran, daß von den Verwaltungen der einmal beschrittene Weg weiter verfolgt werden wird.

Von einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft erhofft man nun eine Mehreinnahme von wenigstens 100 Millionen Mark, Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff eine solche von 30 Millionen Mark. Freilich fällt ein solcher Betrag bei der Milliardeneinnahme der deutschen Eisenbahnen nicht besonders ins Gewicht; immerhin aber möchten wir einer Auslassung der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ (vom 7. Dezember 1911) nicht beipflichten, nämlich, daß ein solcher Mehrertrag, auf die Staaten verteilt, als zu geringfügig anzusehen sei. Wir sind der Meinung, daß die deutschen Staaten sämtlich nicht so luxuriös ausgestattet sind, als daß sie sich einen Verzicht auch nur auf eine Million leisten könnten. Aber wir zweifeln überhaupt daran, daß eine Gemeinschaft einen merkbaren Überschuß aus sich selbst heraus erzielen wird. Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff sagt selbst auf S. 67 seiner Schrift über die deutsche Eisenbahngemeinschaft, daß die Frage der Ersparnis in allen Punkten ziffernmäßig klargestellt werden müsse, um den Regierungen ein Urteil darüber zu ermöglichen, ob es sich aus finanziellen Gründen verlohne, eine volle Gemeinschaft zu schließen. Welche Neuerungen es sind, durch die eine Summe auch nur von 30 Millionen Mark aufzubringen ist, können wir nicht ohne weiteres finden. Wo das Eisenbahnwesen je eine Einnahmequelle geboten hat, ist man um ihre Erschließung eifrig bemüht gewesen. Daß in dieser Beziehung durch gemeinschaftliches Vorgehen der Verwaltungen vieles zu erreichen ist, ist niemandem mehr als den Verwaltungen selbst geläufig. Aus dieser Erkenntnis heraus sind nicht zuletzt die heute bestehenden Eisenbahnverbände ins Leben getreten. So ist ja schon die Devise des ältesten dieser Verbände, des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, die, durch gemeinsame Beratungen und gemeinsames Handeln den eigenen Interessen und denen des Publikums zu dienen. Daß also eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft überhaupt mit einer Mehreinnahme rechnen kann, möchten wir bezweifeln. Wir glauben auch, hinreichend nachgewiesen zu haben, daß die Gemeinschaft nicht mehr das erwartete Betätigungsfeld vorfinden würde.

Dahingegen sind wir der Überzeugung, daß die Gemeinschaft zunächst womöglich eine dauernde Erhöhung der Ausgaben im Ge-

folge haben würde. Wie einst bei der Verstaatlichung der großen Eisenbahngesellschaften, so müßte bei Bildung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft notwendigerweise eine Personalreform großen Stils durchgeführt werden. Die vorhandenen Gemeinschaftsbeamten müßten nach einheitlichen Gesichtspunkten in bestimmte Klassen eingegliedert werden. Damit würde aber eine gewaltige Agitation der Beamten einsetzen; jede einzelne Beamtenklasse würde mit allen Kräften danach streben, bei dieser Neuordnung möglichst gut zu fahren. Wenn schon an sich bei einer solchen Reform eine bedeutende Steigerung der Personalausgaben eintreten würde, so bliebe der Gemeinschaft eine noch mehr ins Gewicht fallende Ausgabe nicht erspart, die nämlich darin bestünde, daß jede Beamtenklasse wohl nach den höchsten, innerhalb der Gemeinschaft bestehenden, von einem der Bundesstaaten bezahlten Sätzen besoldet werden würde. Damit aber hätte die Gemeinschaft eine hohe dauernde Ausgabe zu übernehmen, der, wie wir nachzuweisen suchten, vorderhand eine entsprechende Mehreinnahme nicht gegenübersteht. Auf diese Schwierigkeiten, die sich innerhalb der Eisenbahngemeinschaft aus der Regelung der Personalfrage ergeben würden, hat in der bayerischen Kammer der Abgeordneten Dr. Pichler aufmerksam gemacht. Wir lassen seine Ausführungen, soweit sie hier in Betracht kommen, folgen, ohne ihnen damit zustimmen zu wollen. Dr. Pichler sagte: „Was den Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft vom bayerischen Standpunkt aus betrifft, darf ich Sie wohl auf einzelne Punkte verweisen, welche als besondere Schwierigkeiten erscheinen. Als ein solcher Differenzpunkt zwischen beiden Verwaltungen erscheint vor allem die bessere Bezahlung des Personals nach unseren bayerischen Gepflogenheiten. Es ist ganz klar, daß bei einem Gemeinschaftsvertrag die bayerische Eisenbahnverwaltung nicht auf die bessere Bezahlung ihres Personals verzichten dürfte, sie müßte vielmehr darauf hindrängen, daß die preußische Eisenbahn ihre Beamten nach den bayerischen Normen, ungefähr nach dem bayerischen Kopfdurchschnitt bezahlt. Nach der Statistik vom Jahre 1910 hat Bayern auf den Kopf des Personals 1783 Mark bezahlt; dabei ist bloß das aktive Personal berechnet, nicht die Pensionen. Preußen hat bezahlt 1 594 Mark, Bayern also auf den Kopf um 189 Mark mehr. Die preußisch-hessische Gemeinschaft hat ein Personal an Beamten und Arbeitern von zusammen 488 326 Mann; würde die preußische Verwaltung unsern Kopfdurchschnittssatz annehmen, so hätte sie im Jahre ungefähr um 92 Millionen

Mark für das Personal mehr auszugeben, als sie bisher ausgegeben hat."

Außerdem würde es außerordentlich schwierig sein, die Rechtsverhältnisse von 700 000 bis 800 000 Beamten und Arbeitern der deutschen Eisenbahngemeinschaft einheitlich zu regeln, zumal wenn das gesamte süddeutsche Element bei dieser Regelung einbezogen werden müßte. Haben sich doch schon innerhalb der preußisch-hessischen Gemeinschaft Maßnahmen als angebracht erwiesen, die auf Erfüllung von Wünschen der Beamten und Arbeiter, nach Möglichkeit in ihrer engeren Heimat belassen zu werden, abzielen. „So sind je drei bis vier und mehr Direktionen zusammengefaßt, um innerhalb derselben die Beamten bestimmter Gattungen in der Reihenfolge des Dienstalters zur Anstellung zu bringen. Ein Durcheinanderreihen im ganzen Staat würde die Beamten zu weit von ihren Familien und gewohnten Lebensverhältnissen entfernen [1]).

VII. Schlußbetrachtungen.

Wie wir schon an anderer Stelle hervorgehoben haben, verkennen wir keineswegs, daß in dem heutigen Eisenbahnsystem Deutschlands noch hie und da Nachteile, besonders auch auf wirtschaftlichem Gebiet, liegen. Zweifellos würde die Bedeutung der Eisenbahnen in noch höherem Maße als jetzt der Fall namentlich auch dem Ausland gegenüber zur Geltung kommen, dabei womöglich ein noch höherer wirtschaftlicher Effekt, als heute erreicht wird, erzielt werden können, wenn die deutschen Eisenbahnen einheitlich zusammengeschlossen, von einer großen Zentrale aus geleitet und als einheitliches Ganze dem Ausland entgegengestellt würden.

Zwar werden sich auch in Ländern, deren Bahnen zu einem einzigen Unternehmen vereinigt sind, mancherlei, und zwar auch ähnliche Mängel, wie sie unter den deutschen Verhältnissen beobachtet werden, ja wohl in der Regel noch weit schwerwiegendere nachweisen lassen, besonders dann, wenn die betreffenden Bahnen in der Hand von Gesellschaften sind. Können jedoch dort für die Mängel in den Eisenbahneinrichtungen meist nur die Unternehmer verantwortlich gemacht werden, so richten sich in Deutschland die

[1]) Wehrmann, Die Verwaltung der Staatseisenbahnen, Berlin 1913, S. 155.

Beschwerden in Eisenbahnsachen stets unmittelbar gegen die Staaten und das Reich. Wenn im Eisenbahnverkehr ein Teil des Reiches gegen die anderen zurücksteht, wird darin ein Mangel der staatlichen Einrichtungen gesehen; diese Empfindung steigert sich zu einer politischen Bedeutung bei Gelegenheiten wie der Aufhebung der Getreidestaffeltarife im Jahre 1894, als die deutschen Bundesglieder ihre staatsrechtlichen Machtmittel gegeneinander aufboten, um diese Frachtfrage zur Entscheidung zu bringen.

Auf dem Wege, den das Deutsche Reich eingeschlagen hat und einhalten muß, ein einheitliches wohlbehütetes Wirtschaftsgebiet für seine fleißigen, strebsamen Bewohner zu sein, wird es nicht bei der unvollkommenen Einigung im Bahnverkehr stehen bleiben können. Das muß ohne weiteres zugestanden werden. Seine Grundrichtung nötigt es, die Regelung des Eisenbahnwesens, dessen enger Zusammenhang mit der Zollpolitik und anderen wirtschaftlichen Fragen des Reiches sich immer wieder zeigt, für sich in vollerem Umfang zu beanspruchen.

Bei einheitlicher Zusammenfassung der Eisenbahnen würde auch die mit dem Eisenbahnverkehr in Verbindung stehende Behandlung der Binnenwasserstraßen in Deutschland eine leichtere Lösung finden können. Die Reichsgesetzgebung hat sich bis jetzt nur mit der Regelung der Abgaben für die Binnenschiffahrt befaßt, während der Ausbau der Ströme und Kanäle den Einzelstaaten überlassen ist. Die noch fehlenden und vielbegehrten Verbindungen der deutschen Ströme untereinander würden in wirksamerer Weise zu fördern sein, wenn sie vom Standpunkt einer gemeinsamen deutschen Verkehrswirtschaft aus verfolgt und unterstützt werden könnten.

Läge in der Hand des Reiches, das die Grenzzölle und Verbrauchssteuern regelt, auch die Festsetzung der Eisenbahnfahrpreise und Frachten und würde zugleich von dort für die Entwicklung der Wasserstraßen gesorgt, so hätte die oberste Macht in unserem Volke alle Befugnisse bei sich vereint, mit denen auf die Entfaltung des Verkehrs einzuwirken ist; sie könnte die verschiedenen Mittel in steter Übereinstimmung untereinander halten und damit den Bedürfnissen jedes Volksteils gerecht werden. Die Lasten des gemeinsamen deutschen Verkehrs würden gemeinschaftlich getragen, seine Früchte von allen Reichsangehörigen genossen werden [1]).

[1]) Vgl. Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen, Berlin 1913, S. 318 ff.

Diesen Grundgedanken wird sich jeder Einsichtige nur anschließen. Es fragt sich auch nur, ob zur Verwirklichung dieser Gedanken der vorgeschlagene Weg einer deutschen Eisenbahngemeinschaft der richtige ist, ob wirklich das erreicht werden kann, was erstrebt wird. Über das Problem der deutschen Eisenbahngemeinschaft erhebt sich für uns der viel klarere Gedanke deutscher Reichseisenbahnen. Aber auch hier stellen sich, wie wir schon dargelegt haben, bedeutende Schwierigkeiten entgegen. So fragt es sich, ob der Reichstag in seiner heutigen Zusammensetzung — so denken wenigstens viele — die Gewähr dafür bietet, daß die Eisenbahnen den aus der Entwicklung des Landes heraus begründeten Interessen des einzelnen Staates und den Interessen der einzelnen Erwerbszweige in gleichem Maße wie bisher dienen werden. Eine Folge wäre ferner, daß dann die Vormacht Preußens in ihrer Bedeutung für das Deutsche Reich sinken würde. Ob es aber hierzu heute der gegebene Zeitpunkt ist, wird vielfach mit Fug und Recht, und zwar nicht allein von preußischer Seite aus bezweifelt. Wir werden auf diesen Gedanken an anderer Stelle noch zurückkommen müssen.

Wenden wir uns zunächst in unserer Kritik über die deutsche Eisenbahngemeinschaft nochmals deren Aufbau, wie er von den Befürwortern gedacht ist, zu. Wie bereits oben erwähnt, soll die Eisenbahngemeinschaft, dem Charakter des Reiches Rechnung tragend, auf föderativer Grundlage errichtet werden. Ähnlich wie im Reiche soll nach den Anregungen Endres' im Eisenbahnstaat ein Eisenbahnbundesrat und ein Eisenbahnparlament die maßgebenden Faktoren sein. Die Stimmenverteilung soll, wie wir gleichfalls wiederholen wollen, im Eisenbahnbundesrat die gleiche sein wie im eigentlichen Bundesrat. Dagegen soll Preußen im Parlament 75 Prozent aller Stimmen erhalten. Wir können nicht glauben, daß Preußen auf derartige Vorschläge einzugehen geneigt sein wird. Die Erklärungen der Regierungsvertreter und der Mehrheitsparteien im preußischen Landtag haben dies bestätigt. Das preußische Staatsbahnunternehmen auf breiter ergiebiger Basis ruhend hat, wie wir schon hervorgehoben haben, stets bedeutende Überschüsse abgeworfen, während fast alle anderen Staaten Deutschlands mit Eisenbahnbesitz kaum so viel aus ihren Eisenbahnen zu ziehen vermochten, daß eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals ohne Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln möglich war. Daß die kräftige Achsel Preußens in einer Gemeinschaft gar zu leicht

besonders stark belastet werden würde, ist nur zu natürlich — eine Erscheinung, der man übrigens nicht sonderliche Bedeutung beizumessen braucht. Preußen würde jedenfalls im Eisenbahnbundesrat überstimmt werden und müßte im Parlament wohl schließlich nachgeben, anderenfalls würde ihm leicht der Mangel an Entgegenkommen vorgehalten werden. Da für die meisten Fälle der Parlamentsverhandlungen der sonst einigende nationale Gesichtspunkt ausscheiden und nur über rein wirtschaftliche Dinge beraten werden wird, so werden die finanziellen Interessen oder die bloßen Vorteile, die der eine oder der andere Staat vor sich sieht, für seine Stellungnahme oft genug allein ausschlaggebend sein.

Würden nun diese beiden Faktoren des Eisenbahnstaats, wie von einer Seite vorgeschlagen ist, nur über den Betriebsetat, nicht aber über den die Mittel für größere Bauten enthaltenden außerordentlichen Etat zu beschließen haben, so würden sie von vornherein zur Führung eines Schattenlebens verurteilt sein; denn die für die regelrechte Durchführung des Betriebes und die gewöhnliche Erhaltung erforderlichen Mittel zu bewilligen, ist eine zu unbedeutende Funktion. Um daher Eisenbahnbundesrat und Eisenbahnparlament lebenskräftig zu machen und ihnen die erforderliche Bedeutung zu verleihen, muß ihnen auch die Beschlußfassung über den für die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens wichtigen Bauetat zugewiesen werden. Damit würde aber eine unerschöpfliche Quelle von Mißhelligkeiten geschaffen werden, die zu schweren politischen Bedenken Anlaß geben. Aus der Milliarden jährlich enthaltenden Kasse der Gemeinschaft wird natürlich jeder Staat oder werden die Vertreter jedes Staates möglichst viel für die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse zu erhalten suchen — eine Bestrebung, die viel zu natürlich ist, als daß ihr Eintreten nicht erwartet werden müßte. Dem großen Preußen können gar zu leicht die Hände gebunden werden; zum wenigsten müßte es wohlwollend manche sonst berechtigte Forderung zurückstellen. Das aber würde zu großer Unzufriedenheit z. B. in der Industrie Westfalens und des Rheinlands führen. Preußen sähe sich womöglich geradezu außerstande, berechtigten Ansprüchen dieses gewaltigen Wirtschaftsgebietes, das sicherlich den Löwentanteil an dem Einnahmeaufkommen der ganzen Gemeinschaft stellen würde, in der bisherigen Weise nachzukommen. So ließe sich denn eine schier endlose Reihe von Mißständen leicht aufzählen, die alle sich aus dem Bestehen einer auf föderativer Grundlage aufgebauten Betriebs- und Finanzgemeinschaft ergeben

müßten. Ebenso wie in Preußen wird man auch in Süddeutschland, und dort noch in weit höherem Maße, die Eisenbahngemeinschaft gar bald als lästige Bevormundung, ja als Hindernis in der freien Entwicklung und schließlich als den Ursprung vieler Benachteiligungen ansehen. Der preußisch-hessische Gemeinschaftsvertrag liefert hierfür den denkbar besten Beweis. Obwohl bei Abschluß des Vertrags die vollste Übereinstimmung zwischen Preußen und Hessen bestand, und obwohl letzterem gewiß nur Vorteile aus der Gemeinschaft zugeflossen sind, glaubt man doch in weiten Kreisen Hessens — wie z. B. verschiedene in ihrer Fassung sehr scharfe Anfragen im Landtag zur Genüge erkennen lassen —, daß der Gemeinschaftsvertrag nicht die Erwartungen Hessens erfülle, und daß eine Revision desselben dringend erforderlich sei. In welcher Weise gegen den preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag Stimmung gemacht wird, dafür findet sich in Kirchhoffs Schrift über die deutsche Eisenbahngemeinschaft das Beispiel des früheren Ludwigbahndirektors Grooß. Ja, man schreckt, wie Kirchhoff schreibt, sogar vor Inkriminationen nicht zurück, wie der: „Preußen hat unsere Finanzen zugrunde gerichtet, es muß daher unserem Drängen auf einen besseren Vertrag schließlich nachgeben“. Nun vergegenwärtige man sich, welche Verhandlungen in den Einzellandtagen vor sich gehen werden, wenn die neue Gemeinschaft berechtigt empfundene Wünsche der Staaten abgelehnt hat. Kleinlich wird man darüber wachen, ja rechnerisch feststellen wird man in jedem Jahre, welcher Staat von der Gemeinschaft relativ am reichlichsten bedacht sei, um dann laute Anklagen gegen ein derartiges Verfahren zu erheben. Begonnen wird mit den Anklagen in den Einzellandtagen; die Fortsetzung findet im Reichstag statt, wo bald der denkbar beste Resonanzboden für derartige Anschuldigungen zu finden sein wird.

Auch in dem Kirchhoffschen Gemeinschaftsamt, das aus Vertretern Preußens, Bayerns, Sachsens usw. bestehen soll, werden sich bald partikularistische Strömngen geltend machen. Die Tüchtigkeit der in das Gemeinschaftsamt entsandten Beamten wird von der Heimat aus in erster Linie danach beurteilt werden, wieviel sie für ihren Staat bei der Gemeinschaft durchzusetzen vermocht haben. Der Beamte, der das meiste erreicht hat, ist der tüchtigste und wohl auch beliebteste.

Die Beamten des Gemeinschaftsamts sollen zum Teil auch mit ihren Landesressorts, z .B. in Finanzfragen amtlich verkehren dürfen; sie werden also Instruktionen einzuholen haben. Dadurch

aber wird der Geschäftsgang im Gemeinschaftsamt leicht ein schleppender werden. Ja, es können Sachen absichtlich dermaßen auf die lange Bank geschoben werden, daß ihre Erledigung eben unmöglich ist.

Daß übrigens ein derartiges Gemeinschaftsamt, wie es ähnlich bei der geplanten Betriebsmittelgemeinschaft errichtet werden sollte, keineswegs im Sinne aller Bundesstaaten ist, darüber hat der bayerische Verkehrsminister v. Frauendorfer in seiner Rede vom 21. Oktober 1905, in der er die Betriebsmittelgemeinschaftsfrage in der bayerischen Kammer der Abgeordneten erörterte, keinen Zweifel gelassen. Er führte aus[1]: „Wir haben uns dabei die Frage vorgelegt, ob einem Gemeinschaftsamt mit so ausgedehnten, in die Selbstverwaltungstätigkeit der deutschen Einzelstaaten so tief eingreifenden Befugnissen, wenn auch dem Amte Bevollmächtigte der einzelnen Bundesstaaten zugeteilt werden sollen, nicht vielleicht eine Wirksamkeit zugedacht ist, die eine Quelle von ernsten politischen Schwierigkeiten werden könnte; ganz abgesehen davon, daß es sich um einen ziemlich großen und wohl auch etwas schwerfälligen Organisationskörper handeln würde, und ganz abgesehen ferner davon, ob ein solches Gemeinschaftsamt in den Kammern des bayerischen Landtags sympatisch begrüßt worden wäre. Wenn wir zunächst darauf bedacht wären, den Rahmen der dem Gemeinschaftsamt zugedachten Zuständigkeiten einzuengen, und wenn wir weiterhin mit Vorschlägen hervortraten, welche ein solches Organ überhaupt ausschalten, so haben wir uns dabei mit nichten von engherzigen partikularistischen Regungen, vielmehr von der Besorgnis leiten lassen, *ob das Wirken eines Gemeinschaftsamts*, wie es nach den erwähnten Punktationen gedacht wäre, *dem Reichsgedanken nicht eher Abbruch tun als ihn kräftigen würde*."

Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff glaubt, daß durch die Tätigkeit des Eisenbahnparlaments das Eisenbahnwesen von den politischen Einzelkörperschaften abgerückt und dadurch das Vorbringen lokaler Wünsche von selbst eingeschränkt werde. Wir sind der Meinung, daß im ganzen Lande große Unzufriedenheit eintreten wird, wenn solche lokalen Wünsche, wie es bald den Anschein haben wird, so gut wie ungehört zu verhallen pflegen.

---

[1] Vgl. Ztg. des Vereins deutscher Eis.-Verw. Jahrg. 1905, S. 1425.

Wenn trotz dieser Verhältnisse der Gedanke einer deutschen Eisenbahngemeinschaft immer wieder auftaucht, so hat das seine durchaus berechtigten Gründe. So haben wir schon eingangs unserer Erörterungen dargetan, daß Deutschland durch die politischen Verhältnisse, unter denen es lebt, und seine geographische Lage unwillkürlich zu einer Zusammenfassung seiner politischen und wirtschaftlichen Machtmittel gedrängt wird. Man fühlt aus denselben Verhältnissen heraus, daß die Bedeutung der deutschen Eisenbahnen nur dann zur vollen Geltung kommen wird, wenn sie einheitlich nach übereinstimmenden Normen geleitet werden. Außerdem aber vollzieht sich unverkennbar mehr und mehr eine Sozialisierung unseres ganzen Lebens; die Aufgaben des Staates wachsen, die Bedeutung des öffentlichen Rechtes ist auf Kosten des Privatrechts in steter Zunahme begriffen. Diese wachsende Tätigkeit des Staates, die Häufung der ihm zufallenden Aufgaben, regen die Geister an, sich mit der Frage zu beschäftigen, wie dem steigenden Geldbedarf der öffentlichrechtlichen Körperschaften entsprochen werden kann, ohne durch übermäßig hohe steuerliche Leistungen die Betriebsamkeit der Bewohnerschaft zu lähmen. Daß bei der Ausschau nach solchen Quellen, die für Staatszwecke die Mittel weniger fühlbar, als Steuern es tun, fließen lassen, das Auge auf das gewaltige Verkehrsinstitut der Eisenbahn fällt, ist nur natürlich. Und da man sonst aus dem Zusammenschluß großer Unternehmungen besondere wirtschaftliche Effekte zu erzielen gewohnt ist, so fordert man begreiflicherweise eine möglichste Verschmelzung der vorhandenen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Diese Gedanken sind besonders in Süddeutschland rege, wo, wie wir bereits anführten, nur eine geringe Verzinsung des Anlagekapitals der Bahnen aus deren Einkünften möglich ist. Jedoch nicht nur die süddeutschen, auch selbständige norddeutsche Eisenbahnverwaltungen, eben mit der Ausnahme Preußens, haben die gleichen Sorgen, wenn auch in geringerem Maße. Auf der Suche nach Abhilfe sieht man als nächstliegendes den Zusammenschluß mit Preußen, also die deutsche Gemeinschaft.

Gewiß, es lehren die großen privatwirtschaftlichen Unternehmungen heutzutage zur Genüge, daß der Betrieb eines Unternehmens sich um so vorteilhafter gestaltet, je breiter die Grundlage ist, auf der es ruht. Daß darauf auch ein Teil des finanziellen Erfolgs der preußischen Staatseisenbahnen zurückzuführen ist, kann nicht bestritten werden. Aber berücksichtigt man, daß ein einheit-

licher Betrieb der deutschen Eisenbahnen bereits in hohem Maße ausgebildet, daß ein Gebiet für wirkliche ergiebige Betätigung einer Gemeinschaft vorderhand nur schwer zu finden ist, der Erfolg eines Zusammenschlusses vielmehr nur ein indirekter sein wird, ferner daß die Eisenbahngemeinschaft, wie wir nachzuweisen suchten, zunächst nur erhöhte dauernde Ausgaben im Gefolge haben wird, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die künftige Rente der deutschen Eisenbahngemeinschaft nicht über die jetzige Durchschnittshöhe hinausgehen wird, daß also die deutschen Einzelstaaten insgesamt einen finanziellen Gewinn aus der Gemeinschaft nicht ziehen werden.

Wenn sich die preußische Eisenbahnrente trotz fortschreitender Steigerung der Ausgaben und trotz sinkender Tendenz der Tarife auf ansehnlicher Höhe gehalten hat [1]), so liegt das nach unserer Überzeugung zu einem großen Teile auch an der gewaltigen, vorwärtsschreitenden Industrie Westfalens und des Rheinlands. Die ungeheuren Massentransporte, besonders an Kohlen, die aus jenen Bezirken ausstrahlen, bringen einen Hauptteil der Einnahmen und somit des Reingewinns der preußischen Staatseisenbahnen. Es soll dabei keineswegs z. B. die Bedeutung des Seeeinfuhr- und Seeausfuhrverkehrs, der ja in allererster Linie den preußischen Eisenbahnen zugute kommt, ferner des oberschlesischen Kohlenbeckens unterschätzt werden. Und weil nun außer Preußen kein anderer deutscher Staat einen solch gewaltigen, intensiv schaffenden, andauernd aufwärts strebenden Industriebezirk in sich schließt [2]),

[1]) In Nr. 202 des „Tages“ vom 29. 8. 11 schreibt Reichstagsabgeordneter Dr. Pachnicke: „Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft verzeichnet eine Rente von 6 bis 7 v. H. des statistischen Anlagekapitals, eine Ziffer, die den Gegenstand des Neides für andere Bundesstaaten bildet. In Wahrheit ist die Rentabilität noch größer; denn eigentlich dürfte man nicht das statistische Anlagekapital, also die Summe der überhaupt gemachten Aufwendungen, sondern nur die validierende Eisenbahnschuld, d. h. das nach Abzug der getilgten Schulden noch zu verzinsende Kapital den Berechnungen zugrunde legen. Dann aber ergäbe sich eine Verzinsung von 8 bis 9 v. H.“

[2]) Die Zahl der aus dem Wirtschaftsgebiet hinausgehenden, von der Eisenbahn also im Versand abgefertigten Frachtbriefe läßt einen gewissen Rückschluß auf den Umfang der geschäftlichen Tätigkeit des betreffenden Gebiets zu. Folgender Vergleich ist hiernach interessant:

Im Jahre 1908 hatte an Versandfrachtbriefen: der ganze preußische Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg 1 910 456, die Stadt Halle (Saale) 1 144 183, die Stadt Magdeburg 1 702 281, die Stadt Düsseldorf 1 556 588 und die Stadt Cöln 2 525 256 Stück.

deshalb müssen dort bei sich mehrenden Ausgaben und sinkenden Tarifen die Einnahmeüberschüsse mehr und mehr geringer werden. Selbst das Königreich Sachsen steht in dieser Beziehung ungünstiger da als Preußen. Sachsen hat wohl eine bedeutende Industrie, auch ergiebige Kohlenbezirke, aber Sachsen selbst ist zu klein; von den Frachten für die von und nach Sachsen gehenden Transporte werden auf Sachsen selbst immer nur verhältnismäßig geringe Anteile fallen. Von den Kohlensendungen z. B. aus dem Meuselwitzer Revier nach Thüringen, Magdeburg usw. wird der Hauptteil der Frachten nicht Sachsen, sondern Preußen zufallen.

Man bildet heutzutage unter politischen Gemeinden sogenannte Zweckverbände, hebt, wenn es das öffentliche Interesse erheischt, die natürlichen Grenzen der Gemeinden auf, löst aus dem Wirtschaftskörper der einen Gemeinde irgendein Unternehmen heraus und überweist es dem Zweckverband, um es so z. B. für einen größeren Kreis von Menschen nutzbar zu machen. Man könnte auf den Gedanken kommen, daß etwas Ähnliches der Zweckverband der deutschen Eisenbahnen, die Eisenbahngemeinschaft, darstellen würde. Abgesehen von dem Äußerlichen ist dem nicht so. Denn während die einzelnen zu einem Verband zusammengeschlossenen Gemeinden in bezug auf die Sache, um derentwillen der Zusammenschluß erfolgt, ihre eigene Selbständigkeit verlieren, sollen ja in der Eisenbahngemeinschaft die Bundesstaaten ihre Hoheitsrechte in Eisenbahndingen voll behalten. Gerade das wird ja ausdrücklich betont, da nämlich andernfalls das Problem für die Einzelstaaten nicht diskutierbar wäre. Behalten aber die Staaten diese ihre Hoheitsrechte innerhalb der Eisenbahngemeinschaft, so werden, abgesehen von dem Ausbleiben der erhofften finanziellen Erfolge für die Einzelstaaten, fraglos alle jene Schwierigkeiten eintreten, von denen wir einige wenige geschildert haben.

Wenn wir uns so von dem Problem der deutschen Eisenbahngemeinschaft abwenden, so tun wir das nicht, weil wir einen weiteren Zusammenschluß der einzelstaatlichen Eisenbahnen für die deutsche Volkswirtschaft nicht etwa als ersprießlich und förderlich halten; wir haben im Gegenteil wiederholt betont, daß der wirtschaftliche Effekt der deutschen Eisenbahnen im Falle eines Zusammenschlusses schließlich in gesteigertem Maße zur Geltung kommen wird, namentlich auch in der Unterstützung der deutschen

Erwerbsstände dem Ausland gegenüber. Nur deshalb widerstrebt uns der Gedanke der deutschen Eisenbahngemeinschaft, weil wir bei seiner Verwirklichung nicht die Vorteile zu finden vermögen, die erhofft werden. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft ist ein halbes Werk, ihr fehlt die innere Kraft, die für eine straffe Verwaltung der Eisenbahnen so unerläßlich notwendig ist. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft ist ein Gebilde, das in seinem Bestand nur locker zusammenhält, das bei der Selbständigkeit der Staaten innerhalb der Gemeinschaft nur schwerfällig arbeiten wird. Ein schnelles und sicheres Handeln aber, wie es heute z. B. vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ausgeht, kann im Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nicht entbehrt werden. Die Eisenbahngemeinschaft aber wird Rücksichten walten lassen müssen, die dem einheitlichen Verfahren vielfach hindernd im Wege stehen werden und in der weiteren Folge auch das finanzielle Ergebnis vielfach beeinträchtigen, ja womöglich zunichte machen werden.

Wir halten nach alledem die volle Eisenbahnbetriebs- und -finanzgemeinschaft nicht für das erstrebenswerte Ziel in der Entwicklung unseres deutschen Eisenbahnwesens. Gerade der tiefere Blick in die heutigen Verhältnisse bestärkt uns in dieser unserer Auffassung. Es mag theoretisch die Frage berechtigt sein, warum der Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen nach Art der Syndikate nicht möglich sein sollte; jedoch in der nackten Wirklichkeit spielen sich die Dinge anders ab, als der Fernerstehende anzunehmen pflegt. Mit den Eisenbahnunternehmungen sind heutzutage Tausende von Landesinteressen eng verknüpft, und diese wiederum wurzeln in der Eigenart, in der Eigengesetzgebung der Bundesstaaten. Rührt man an den bestehenden Eisenbahneinrichtungen dieser Staaten, läßt man nur Verschiebungen innerhalb der Verhältnisse eintreten, so werden jene Interessen in der einen oder anderen Weise getroffen und nachhaltige Klagen besonders von den Erwerbsständen über Beeinträchtigungen erhoben werden. In solchem Falle wird sich der Einzelstaat rühren müssen; die Eisenbahngemeinschaft aber wird nicht die Kraft haben, über die Vorstellungen dieses Staates hinaus ihre Beschlüsse nachdrücklich zur Geltung zu bringen.

Der Gedanke der deutschen Eisenbahngemeinschaft hat in den Landtagen aller deutschen Staaten mit Eisenbahnbesitz, so sympathisch er an sich empfunden worden ist, von den Regierungsvertretern wie von den maßgebenden Parteien eine entschiedene Zurückweisung erfahren. Unseres Erachtens mit Recht. Besonders Preußen, ebenso aber auch Bayern und mehr und weniger alle übrigen Eisenbahnstaaten sehen in der deutschen Eisenbahngemeinschaft nicht den idealen Zusammenschluß der Bahnen, der im Interesse eines einheitlichen deutschen Wirtschaftsgedankens zu erstreben ist.

So bleibt uns nur der Weg zur deutschen Reichseisenbahn. Jedoch welche großen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten sich auch hier in den Weg stellen, haben wir bereits geschildert. Sollten sie zurzeit unüberwindlich erscheinen, so bestehen sie jedenfalls, wie wir gegenüber dem Gedanken der Eisenbahngemeinschaft nicht unerwähnt lassen möchten, in noch höherem Grade gegen jede andere Art der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen, die man vorgeschlagen hat [1]). Es hält nun Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff die Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens für ausgeschlossen. Jedoch wir möchten uns dieser Auffassung nicht anschließen. Der Gedanke **muß** zu verwirklichen sein, mögen auch die Schwierigkeiten, die sich ihm entgegentürmen, noch so hoch sein. So hat der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp nach seinen Ausführungen während der Verhandlungen des Reichstages am 16./17. April 1912 die Schaffung von Reichseisenbahnen auch heute noch für möglich gehalten, selbst wenn bei Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich unser Wirtschaftsleben durch eine gewaltige Milliardenbelastung zeitweise schwer geschädigt werden sollte. Und auch wir glauben, daß eine solche Zusammenschmelzung der deutschen Eisenbahnen unter der Verwaltung des Reiches noch vor sich gehen und daß der alte Bismarcksche Gedanke sich trotz aller Hindernisse noch verwirklichen wird, ein Gedanke, dem er im Jahre 1876, wie folgt, Ausdruck verliehen hat:

„Mag die Entwicklung noch so langsam sein, unter noch so großen Kämpfen vor sich gehen, was ist denn Wichtiges jemals anders zustande gekommen, als mit Kämpfen und gerade durch Kämpfe? Mögen diese noch so groß sein, mögen sie noch so schwierig sein, wir werden im Bewußtsein des guten Zieles, das wir verfolgen, nicht davor zurückschrecken und werden auch nicht erlahmen

---

[1]) Wehrmann, Die Verwaltung der Staatseisenbahnen, Berlin 1913, S. 322.

Erwerbsstände dem Ausland gegenüber. Nur deshalb widerstrebt uns der Gedanke der deutschen Eisenbahngemeinschaft, weil wir bei seiner Verwirklichung nicht die Vorteile zu finden vermögen, die erhofft werden. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft ist ein halbes Werk, ihr fehlt die innere Kraft, die für eine straffe Verwaltung der Eisenbahnen so unerläßlich notwendig ist. Die deutsche Eisenbahngemeinschaft ist ein Gebilde, das in seinem Bestand nur locker zusammenhält, das bei der Selbständigkeit der Staaten innerhalb der Gemeinschaft nur schwerfällig arbeiten wird. Ein schnelles und sicheres Handeln aber, wie es heute z. B. vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten ausgeht, kann im Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nicht entbehrt werden. Die Eisenbahngemeinschaft aber wird Rücksichten walten lassen müssen, die dem einheitlichen Verfahren vielfach hindernd im Wege stehen werden und in der weiteren Folge auch das finanzielle Ergebnis vielfach beeinträchtigen, ja womöglich zunichte machen werden.

Wir halten nach alledem die volle Eisenbahnbetriebs- und -finanzgemeinschaft nicht für das erstrebenswerte Ziel in der Entwicklung unseres deutschen Eisenbahnwesens. Gerade der tiefere Blick in die heutigen Verhältnisse bestärkt uns in dieser unserer Auffassung. Es mag theoretisch die Frage berechtigt sein, warum der Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen nach Art der Syndikate nicht möglich sein sollte; jedoch in der nackten Wirklichkeit spielen sich die Dinge anders ab, als der Fernerstehende anzunehmen pflegt. Mit den Eisenbahnunternehmungen sind heutzutage Tausende von Landesinteressen eng verknüpft, und diese wiederum wurzeln in der Eigenart, in der Eigengesetzgebung der Bundesstaaten. Rührt man an den bestehenden Eisenbahneinrichtungen dieser Staaten, läßt man nur Verschiebungen innerhalb der Verhältnisse eintreten, so werden jene Interessen in der einen oder anderen Weise getroffen und nachhaltige Klagen besonders von den Erwerbsständen über Beeinträchtigungen erhoben werden. In solchem Falle wird sich der Einzelstaat rühren müssen; die Eisenbahngemeinschaft aber wird nicht die Kraft haben, über die Vorstellungen dieses Staates hinaus ihre Beschlüsse nachdrücklich zur Geltung zu bringen.

Der Gedanke der deutschen Eisenbahngemeinschaft hat in den Landtagen aller deutschen Staaten mit Eisenbahnbesitz, so sympathisch er an sich empfunden worden ist, von den Regierungsvertretern wie von den maßgebenden Parteien eine entschiedene Zurückweisung erfahren. Unseres Erachtens mit Recht. Besonders Preußen, ebenso aber auch Bayern und mehr und weniger alle übrigen Eisenbahnstaaten sehen in der deutschen Eisenbahngemeinschaft nicht den idealen Zusammenschluß der Bahnen, der im Interesse eines einheitlichen deutschen Wirtschaftsgedankens zu erstreben ist.

So bleibt uns nur der Weg zur deutschen Reichseisenbahn. Jedoch welche großen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten sich auch hier in den Weg stellen, haben wir bereits geschildert. Sollten sie zurzeit unüberwindlich erscheinen, so bestehen sie jedenfalls, wie wir gegenüber dem Gedanken der Eisenbahngemeinschaft nicht unerwähnt lassen möchten, in noch höherem Grade gegen jede andere Art der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen, die man vorgeschlagen hat [1]). Es hält nun Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff die Verwirklichung des Reichseisenbahngedankens für ausgeschlossen. Jedoch wir möchten uns dieser Auffassung nicht anschließen. Der Gedanke m u ß zu verwirklichen sein, mögen auch die Schwierigkeiten, die sich ihm entgegentürmen, noch so hoch sein. So hat der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp nach seinen Ausführungen während der Verhandlungen des Reichstages am 16./17. April 1912 die Schaffung von Reichseisenbahnen auch heute noch für möglich gehalten, selbst wenn bei Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich unser Wirtschaftsleben durch eine gewaltige Milliardenbelastung zeitweise schwer geschädigt werden sollte. Und auch wir glauben, daß eine solche Zusammenschmelzung der deutschen Eisenbahnen unter der Verwaltung des Reiches noch vor sich gehen und daß der alte Bismarcksche Gedanke sich trotz aller Hindernisse noch verwirklichen wird, ein Gedanke, dem er im Jahre 1876, wie folgt, Ausdruck verliehen hat:

„Mag die Entwicklung noch so langsam sein, unter noch so großen Kämpfen vor sich gehen, was ist denn Wichtiges jemals anders zustande gekommen, als mit Kämpfen und gerade durch Kämpfe? Mögen diese noch so groß sein, mögen sie noch so schwierig sein, wir werden im Bewußtsein des guten Zieles, das wir verfolgen, nicht davor zurückschrecken und werden auch nicht erlahmen

---

[1]) Wehrmann, Die Verwaltung der Staatseisenbahnen, Berlin 1913, S. 322.

und entmutigt werden, weil ich überzeugt bin, daß, wenn eines an sich richtigen Gedankens — und dafür halte ich ihn — sich bei uns die öffentliche Meinung einmal bemächtigt hat, er nicht eher von der Tagesordnung verschwinden wird, als bis er sich verwirklicht hat, als bis mit andern Worten die Reichsverfassung, als deren Stellvertreter ich vor Ihnen stehe, zu einer Wahrheit werde, auch in ihrem Eisenbahnartikel."

Nun glauben wir nicht, daß die Zeit jetzt gekommen ist, in der Preußen auf sein riesiges Eisenbahneigentum zugunsten des Reiches verzichten könnte. So schreibt Wirklicher Geheimer Rat Wehrmann in seinem trefflichen, schon mehrmals angeführten Buche über die Verwaltung der Eisenbahnen (S. 321): „Die politischen Bedenken, welche gegen den Übergang der deutschen Staatsbahnen an das Reich erhoben werden, sind, wie immer, am schwersten zu beseitigen, weil sie auf hergebrachten Meinungen über die Gesamteinrichtung des Staates und überlieferten Empfindungen für und gegen die einzelnen Staatsgebilde beruhen. Die Einzelstaaten, namentlich die größeren, fürchten von der Aufgabe ihres Eisenbahnbesitzes eine wesentliche Einschränkung ihrer Macht und ihres Einflusses. Das Reich erscheint vielen weniger zuverlässig als Hüter dieses Besitzes, weil der aus dem allgemeinen Wahlrecht hervorgehende Reichstag die Regierung bei Aufrechterhaltung einer gesunden Wirtschaft sowie von Zucht und Ordnung in der Eisenbahnverwaltung weniger wirksam unterstützen würde wie die der gesellschaftlichen Gliederung des Volkes mehr angepaßten Einzellandtage."

Diese Befürchtungen gegenüber dem Einfluß des Reichstags scheinen namhaften Wirtschaftspolitikern für die Ablehnung des Reichseisenbahngedankens allein schon ausreichend zu sein. Wir erinnern zur Erläuterung dessen an die bereits erwähnten Ausführungen des preußischen Abgeordneten Freiherrn v. Zedlitz und Neukirch, die in ihrem hier in Betracht kommenden Teil wie folgt lauten: „Preußen aber erwächst aus seiner deutschen Aufgabe, für das unter seiner Führung geschaffene Reich die erhaltende Kraft zu sein, die unabweisbare Pflicht, sich seinen Staatsbesitz zu erhalten. Diese seine Aufgabe weist Preußen jetzt unzweifelhaft die Rolle des festen Schutzdammes gegen die demokratische Hochflut zu. Daß der Übergang seiner Staatsbahnen auf das Reich ihm die Kraft zur erfolgreichen Durchführung dieser Rolle rauben würde, wird

wenigstens von den demokratischen Vertretern des Reichseisenbahngedankens bestimmt erwartet. Ist doch von einem süddeutschen Demokraten im Reichstag als Zweck desselben bezeichnet worden, dem preußischen Landtag und damit dem preußischen Staate in seiner Eigenart das Rückgrat zu brechen. Die Sozialdemokraten erwarten nach ihren Äußerungen davon außerdem eine solche Lockerung der Disziplin in dem Heere der Eisenbahnbediensteten, daß ihre Organisationen sich darin einnisten und allmählich den entscheidenden Einfluß gewinnen können. Daß erst, wenn dies Ziel erreicht wäre, der Gedanke des wirtschaftlichen oder politischen Generalstreiks praktische Bedeutung gewinnen könnte, wird der näheren Begründung nicht bedürfen."

Nach alledem halten wir, wie schon erwähnt, die Zeit für die Schaffung deutscher Reichseisenbahnen heute noch nicht für gekommen. „Die Lösung der Frage, ob Reichs- oder Staatsbahnen in Deutschland gelten sollen, steht noch bevor. Die gegenwärtige Zeit, die sich mit der kriegerischen, sozialen, kolonialen Entwicklung des Reiches belastet sieht, sowie von politischen und religiösen Fragen aller Art bewegt wird, ist anscheinend nicht günstig für die Wiederaufnahme des Streites über die endgültige Gestaltung des im ruhigen Fortschreiten begriffenen deutschen Eisenbahnwesens. Das Schicksal des an der Wiege des neuen Deutschlands aufgeworfenen Gedankens eines einheitlichen Eisenbahnnetzes ist aber so wichtig für das Wohl und Wehe unseres Volkes, daß es sich verlohnt, die öffentliche Aufmerksamkeit immer wieder darauf zu richten. Hoffentlich wird, wie für manche jetzt bewunderte Reichseinrichtung, auch im Eisenbahnverkehr der Tag kommen, an welchem das Bedürfnis nach gemeinsamem deutschen Handeln alle Bedenken überwiegt und ein das ganze Deutschland befriedigendes Werk entstehen läßt [1])."

Vorderhand sehen wir, wenn wir unser Urteil abschließend zusammenfassen sollen, den weiteren Fortschritt im deutschen Eisenbahnwesen allein in der bisherigen sicheren organischen Weiterentwickelung. Es ist der Weg, den die deutschen Eisenbahnverwaltungen bisher gegangen sind: der Weg zur Bildung von Teilgemeinschaften auf s a c h l i c h e r Grundlage. Wir erinnern an die letztgegründeten drei Gemeinschaften, das Personentarifabkommen, den

[1]) Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen, Berlin 1913, S. 324.

Staatsbahnwagenverband und den Zusammenschluß in Tarifangelegenheiten gegen das Ausland. In dieser Auffassung befinden wir uns in voller Übereinstimmung mit dem Berichterstatter der Budgetkommission der badischen Zweiten Kammer, Prof. Hummel, der in seiner Studie „Baden und die Eisenbahngemeinschaft“ (Karlsruhe 1912, S. 23) bezüglich der Bestrebungen nach Bildung von Teilgemeinschaften auf sachlicher Grundlage wie folgt schreibt:

„Wir in Baden sind der Meinung, daß der von der Regierung unter Billigung der Landstände beschrittene Weg der bessere sei, und daß er auch in Zukunft gegangen werden solle. Er hat erhebliche Vorzüge, er hat insbesondere den Vorzug, daß durch ihn die einzige Möglichkeit geschaffen ist, die politischen Schwierigkeiten zu überwinden, die einer weitergehenden Vereinheitlichung im Wege stehen. Fragen, die zu einer Lösung noch unreif sind, stehen der Beschreitung dieses Weges nicht hindernd entgegen, und es ist leicht die Möglichkeit vorhanden, einen falschen Schritt wieder gutzumachen [1]). Die Einheit ist erreichbar, langsam, aber sicher, und sie ist dann hergestellt auf dem Wege freiwilliger Verständigung unter Garantie der Wahrung aller Rechte, die dabei in Betracht kommen.

Es muß dringend davor gewarnt werden, vor dem Phantom einer völligen und raschen Vereinheitlichung die Bearbeitung und Lösung von Teilfragen, die zur Lösung reif sind oder heranreifen, zu vergessen.“

Dieser Auffassung möchten wir uns voll und ganz anschließen. Wenn die deutschen Eisenbahnstaaten ernstlich gewillt sind — und daß sie es sind, steht außer jedem Zweifel —, auf die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens nachdrücklichst hinzuarbeiten, so wird sich der Zusammenschluß, wie Professor Hummel richtig sagt, in der bisherigen Weise zwar langsam, aber sicher und, wie wir ergänzen möchten, für alle Teile zufriedenstellend vollziehen. Alle Versuche, die für das deutsche Wirtschaftsleben von großer Tragweite und dabei äußerst schädigend sein können, alle politischen Bedenken werden ferngehalten; ruhig vollzieht sich die Weiterentwicklung ihrem sicheren Endziel entgegen. Diese Entwicklung mag beschleunigt werden. Die Staaten werden es an dem Willen hierzu nicht fehlen lassen. Gerade diesen ist ja geläufig, daß aus der Zusammenlegung von gemeinsamen Geschäften finanzielle und allgemeine wirtschaftliche Vorteile zu erzielen sind. So ist es nur zu begrüßen und zeugt von dem Vorwärtsschreiten der Einzelstaaten auf dem einmal gewählten Wege, wenn z. B. augenblicklich Verhandlungen über die Schaffung eines einzigen, einheitlichen Gütertarifs zwischen der preußischen Regierung als Vertreterin der preußisch-hessischen Staatseisenbahn und der bayerischen, württembergischen, sächsischen und badischen Regierung im Gange sind. Als weitere wesentliche Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens kann die kürzlich auf Veranlassung des preußischen Eisenbahnministers eingesetzte ständige Vertretung der deutschen Eisenbahnverwaltungen angesehen werden, die alle das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen erörtern und so den einzelnen Staatsbahnverwaltungen Gelegenheit geben soll, auch auf rein verwaltungstechnischem Gebiete die gegenseitigen Erfahrungen auszunutzen. Im Anschluß an einen freien Meinungsaustausch sollen alsdann bestehende Einrichtungen, so z. B. zunächst die Leitungsvorschriften, die mehrfach als nicht mehr ausreichend bezeichnet worden sind, einer Revision unterzogen werden. Als wünschenswert und heute schon erreichbar könnten wir in dieser Beziehung Teilungen der Einnahmen aus sogenannten Wettbewerbslinien, soweit von solchen noch gesprochen werden kann, bezeichnen, was zweifellos für die beteiligten Staaten, besonders Süddeutschlands, von Vorteil sein würde.

[1]) „Gemeinschaften bringen nicht immer eine Stärkung, nicht selten auch eine Schwächung der Einzelkräfte und sind oft nur — mater rixarum.“ (Aus der Besprechung des Wehrmannschen Werkes „Die Verwaltung der Eisenbahnen“ im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1913, Heft 3, S. 852.)

Diese ruhige und sichere, noch — wie wir wünschen — zu beschleunigende Weiterentwicklung kann das verkehrstreibende Publikum gelassen ansehen. Bei dem heutigen Stande unseres deutschen Eisenbahnwesens, wie wir es in seinen übereinstimmenden Grundsätzen geschildert haben, birgt die Weiterentwicklung in der Hauptsache nur Vorteile in sich, die den Verwaltungen zugute kommen, von denen aber die Außenwelt wenig oder gar nichts verspüren wird. Der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp sagte im Reichstage (Verhandlungen vom 16. und 17. April 1912) in dieser Beziehung: „Gewiß ist nun zuzugeben, daß es immerhin noch Einrichtungen, auch wichtige Einrichtungen gibt, die zweckmäßig und vorteilhaft von den sämtlichen deutschen Verwaltungen vereinheitlicht werden könnten. Aber der davon zu erwartende Vorteil berührt weniger die Interessen des Verkehrs. In der

Hauptsache sind es wirtschaftliche Vorteile, Ersparnisse, die von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen angestrebt werden, oder auch die Beseitigung von Konkurrenzen, sei es im Personen-, sei es im Güterverkehr und in Verbindung hiermit für einzelne Verwaltungen die Aufbesserung ihrer Verkehrseinnahmen — also alles Gesichtspunkte, die weniger die allgemeinen Verkehrsinteressen, als vielmehr die wirtschaftlichen Sonderinteressen der beteiligten Verwaltungen berühren.“



Übersicht über die verwendete Literatur.

Kirchhoff: Die deutsche Eisenbahngemeinschaft, Stuttgart-Berlin 1911.

Derselbe: Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, eine Ergänzung der Schrift „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft“, Stuttgart-Berlin 1913[1]).

Quaatz: Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen, Berlin 1911.

Endres: Die deutsche Eisenbahnfrage, Vortrag, gehalten in der Mitgliederversammlung des mittelrheinischen Fabrikantenvereins in Mainz am 10. März 1910. Druck von Karl Theyer in Mainz.

Kech: Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Sammlung Göschen, Leipzig 1911.

Hummel: Baden und die Eisenbahngemeinschaft, Karlsruhe i. B. 1912.

Wehrmann: Die Verwaltung der Staatseisenbahnen, Berlin 1913.

Hennig: Artikel „Der Kampf um die deutsche Eisenbahngemeinschaft“ in der Monatsschrift „Technik und Wirtschaft“, 6. Jahrgang, 4. Heft (April 1913), in Kommission bei Julius Springer in Berlin.

Freiherr v. Zedlitz und Neukirch: Artikel „Die politische Bedeutung des Reichseisenbahnproblems“ im „Tag“ Nr. 100 vom 30. April 1912.

Zur Nieden: Artikel „Zur Geschichte der deutschen Eisenbahn-Einheitsbestrebungen“ in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 19 vom 5. März 1902 und Nr. 20 vom 8. März 1902.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen:
a) Artikel „Betriebsmittelgemeinschaft“ in Nr. 85 vom 1. November 1905,
b) Artikel „Die Frage der Eisenbahngemeinschaft in der württembergischen Ständekammer“ in Nr. 15 vom 23. Februar 1907, S. 234 ff.

---

[1]) Die Kirchhoffsche Schrift „Die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens enthält als Anhang: I. Die parlamentarischen Verhandlungen über die deutsche Eisenbahngemeinschaft, II. Die Preßstimmen über die deutsche Eisenbahngemeinschaft, soweit sie für die Beurteilung der Frage von besonderer Bedeutung sind.

Lebenslauf.

Am 21. Oktober 1876 wurde ich als Sohn des Steigers Friedrich Ritter, eines Beamten der Mansfelder Gewerkschaft, zu Creisfeld bei Eisleben geboren. Ich bin evangelischen Glaubensbekenntnisses und habe die preußische Staatsangehörigkeit. Den ersten Unterricht erhielt ich in der Dorfschule meines Heimatsortes. Vom 10. Lebensjahre an besuchte ich das Luthergymnasium zu Eisleben, das ich, nachdem ich meinen Vater durch den Tod verloren hatte, Ostern 1894 mit der Reife für Obersekunda verließ. Für mein weiteres Fortkommen auf die bescheidenen Mittel der Mutter angewiesen, trat ich im Jahre 1896 in den Eisenbahndienst ein, und zwar bei der Königlichen Eisenbahndirektion Halle (Saale). Ich legte im Jahre 1899 die Prüfung zum Eisenbahnsekretär ab und befinde mich zurzeit in der Stellung eines Eisenbahnobersekretärs.

Meiner Militärpflicht genügte ich in den Jahren 1894/95, und zwar als Zweijährig-Freiwilliger beim Königlich Bayerischen 1. Fußartillerie-Regiment zu Ingolstadt. Wenige Jahre später wurde ich, obwohl ich also gewöhnlicher Soldat gewesen war, unter der Befürwortung mir vorgesetzt gewesener höherer bayerischer Offiziere ausnahmsweise zum Reserveoffizier befördert. Zurzeit bin ich Oberleutnant der bayerischen Landwehr-Fußartillerie.

Im Alter von 30 Jahren nahm ich noch einmal die längst vergessenen Schulbücher zur Hand und bereitete mich in meiner dienstfreien Zeit etwa zwei Jahre hindurch für die Abschlußprüfung eines humanistischen Gymnasiums vor. Im August/September 1910 bestand ich sodann während meines Sommerurlaubs das Abiturientenexamen am Gymnasium zu Stendal. Mit dem Wintersemester 1910/11 begann ich ein regelmäßiges staats- und rechtswissenschaftliches Studium an der Universität zu Halle. Meine Lehrer waren u. a. die Professoren:

Conrad (Nationalökonomie und soziale Fragen der Gegenwart), Brodnitz (Volkswirtschaftspolitik), Gehrig (Finanzwissenschaft), Sommerlad (Geschichte der Nationalökonomie, Kolonialpolitik), v. Blume (Genossenschaftsrecht und Kommunalpolitik), Loening (Staats- und Verwaltungsrecht), Biermann und Pagenstecher (bürgerliches Recht und römisches Recht), Fehr (Handels- und Seerecht), Langheineken (Zivilprozeßrecht), Krueger und Menzer (Philosophie und Psychologie).

Zu ganz besonderem Danke verpflichtet bin ich Herrn Geheimem Regierungsrat Prof. Dr. J. Conrad, der mir vom ersten Tage meines Studiums an in äußerst gütiger Weise zur Hand gegangen ist und mir durch Übertragung besonderer Arbeiten andauernd Gelegenheit zu wissenschaftlicher Betätigung gegeben hat. Ihm verdanke ich die Anregung nicht nur zu der vorliegenden Arbeit, sondern auch zu der früher veröffentlichten Schrift über das Projekt des Leipzig-Saale-Kanals (Halle 1913).

Halle (Saale), im Juli 1913.

Paul Ritter.

END OF
TITLE